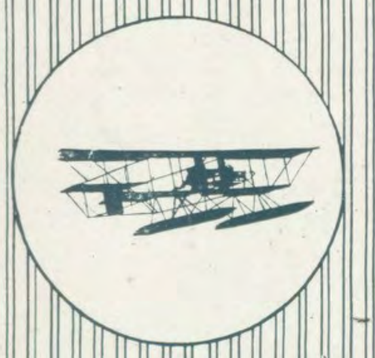
16e Année ✈ N° 762

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 — AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

26 Avril 1913

VIE AU GRAND AIR



PRÉVOST, VAINQUEUR DE LA COUPE SCHNEIDER

De même que la Coupe Gordon-Bennett, la Coupe Internationale d'hydravions a été remportée par un appareil Deperdussin. Prévost triompha brillamment malgré la tempête sur son hydravion Deperdussin, moteur Gnome, 160 chx, hélice Chauvière.

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

GOLD STARRY

PORTE PLUME RÉSERVOIR

Le meilleur marché

INVERSABLE

Safety N°39 15 frs

Contient beaucoup d'encre

Catalogue illustré GRATUIT

JANDELLE 8, rue Ernest-Cressons, PARIS

En vente dans toutes les Papeteries

Officiers Ministériels

IVRY-S.-S. PROPRIÉTÉ, 3, rue Blanqui, 501 m. Libre locat. M. à p. : 15.000 fr. Adj. Ch. not. Paris, le 6 mai. S'ad. Me LAVERNE, n. 20, r. La-Tour-des-Dames.

PROPRIÉTÉ dite « Des Houlettes » c. de Saint-Ernoult-N.-D. du Bois et autres (Orne), 563 h. env. Belle chasse: M. à pr. 350.000 f. Adj. ch. not. Paris, 20 mai. S'adresser Me SALLE, not. 154, boul. Haussmann.

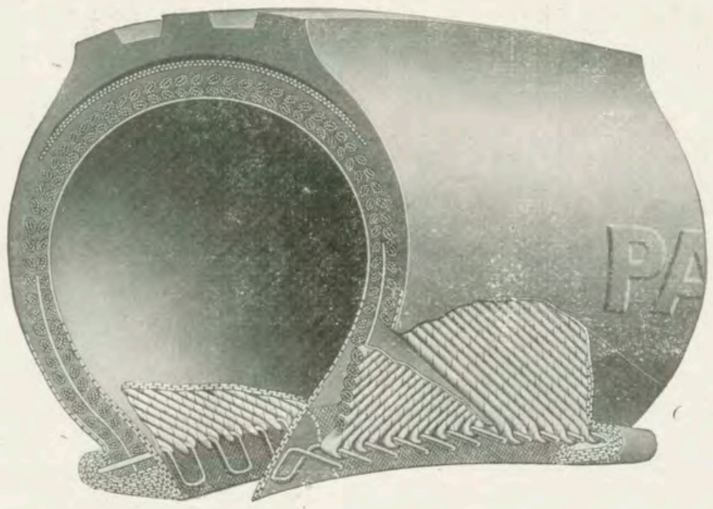
A louer. Jouissance de suite.

PETIT CHATEAU DE MAUPAS, à Cherbourg, Jardin et parc. 2 hect. 35 ares. S'adresser à Me RAOUL DUBOIS, notaire à Cherbourg.

BIARRITZ Belle Villa, rue de Russie, Cont. 948 m. M. à pr. 150.000 fr. Mobilier 12.000 fr. Terrain, terrasse Océan et av. Edouard-VII ; 3 lots, 899m, 1.040m, 1.063m. M. à p. 60.000 f., 70.000 f. 70.000 f. Fac. réun. A adj. sur 1 ench. Ch. not. Paris, 29 avril. S'ad. not. Mes BRUNEL et MICHELEZ, av. Wagram, 50 d. enc.

1° Maison à Paris, **RUE SAINT-MAUR, 167,** Conten. 1.181 m. 04 c, environ. Revenu brut environ : 37.500 francs. Mise à prix : 350.000 francs.

2° **PROPRIETÉ A VINCENNES** (Seine), rue de Strasbourg, 75. Contenance 4 ares 79 centiares. Revenu brut environ 2.900 francs. Mise à prix : 30.000 francs. S'adresser à Mes DUBAIL, avoué ; Benoist, notaire et M. Coutard, curateur.



PNEUS A CORDES

PALMER

ENVOI GRATUIT D'UNE

BROCHURE ILLUSTRÉE

donnant tous les détails de la fabrication des pneus à toiles et des pneus Palmer à cordes ainsi que la raison de la supériorité qu'on reconnaît à ces derniers.

SOCIÉTÉ des PNEUMATIQUES PALMER

(The Palmer Tyre Ltd)

PARIS ✕ *152, Avenue Malakoff* ✕ *PARIS*

Téléphone : 699-65 Téleg. : Tyricord-Paris

Vous aurez beau mettre 50.000 frs à une auto, si elle n'est pas munie d'Amortisseurs Contois elle ne sera jamais confortable

L'INTERMÉDIAIRE

17, Rue Monsigny, Paris.

CYCLES MOTOCYCLES AUTOMOBILES

de toutes Marques.

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

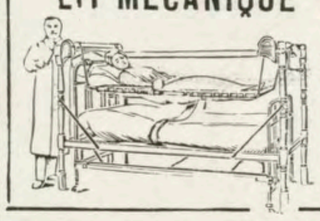
de toutes Marques.

PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS

sans aucune majoration.

CATALOGUE FRANCO.

LIT MECANIQUE DUPONT



Appareil pour soulever les malades, s'adaptant à tous lits, pour fractures, phlébites, etc.

10, rue Hautefeuille, PARIS (VIe)

TÉLÉPHONE : 818-67

Catalogue franco

ANCIEN SOUS-OFFICIER, bonne santé, bonne éducation, desire collaborer comme aide à longs voyages. S'adresser, Graziani, 166, rue du Temple, Paris.

DERNIERS SUCCÈS DE

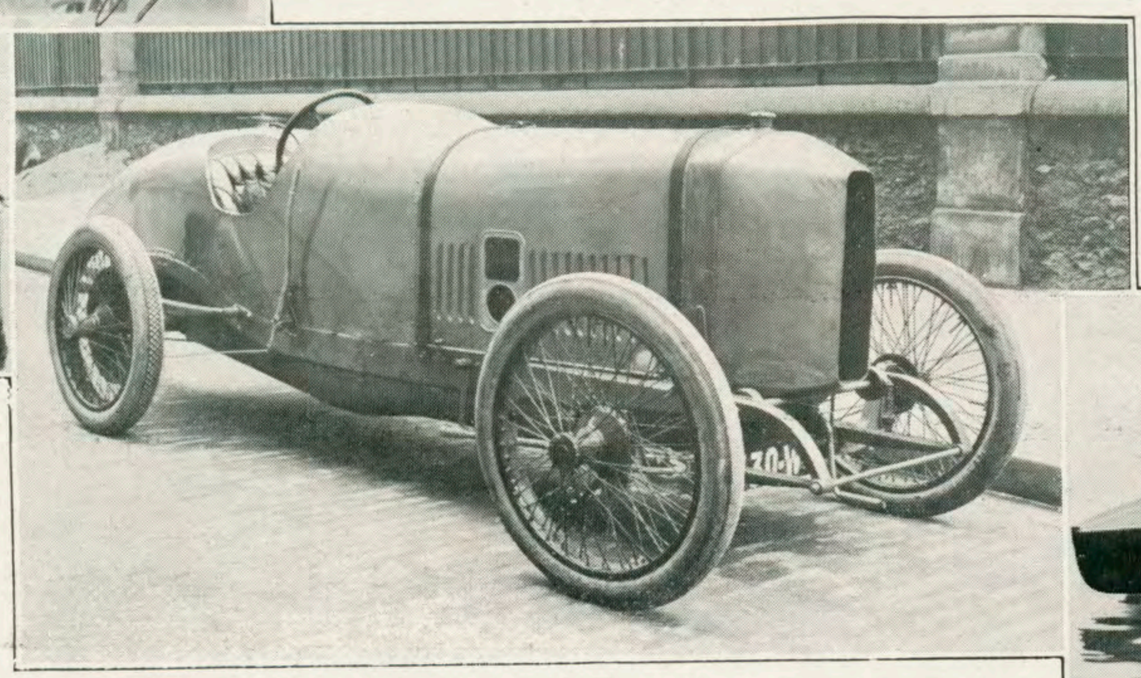
"MOBILOIL"

A MONACO

Le Santos Despujols

gagnant de la

Coupe des Nations



A Brooklands

La Peugeot

détentrice de tous les records jusqu'à 150 milles.

ont employé "Mobiloil"

La Vie au Grand Air

N° 762 — 26 Avril 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits re-ervés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyee franco sur demande.

LE DEPART DE DAUCOURT POUR BERLIN

L'aviateur Daucourt, concourant pour la prime semestrielle de la Coupe de la plus longue distance, prenait son vol le 16 avril à 5 h. 30, à Châteaufort. Il atterrissait à Liége à 7 h. 40, en repartait à 9 h. 38 pour aller atterrir à Berlin à 6 h. 33, ayant couvert plus de 900 kilomètres dans sa journée, malgré un terrible vent et des remous violents. Daucourt avait gagné la précédente prime par un voyage de 852 kilomètres. En médaillon, Daucourt porté en triomphe à Berlin.
(L'appareil de Daucourt était muni d'un moteur Gnôme 50 chx, n° 16, magnéto Bosch.)

LES HYDRAVIONS A MONACO

PRÉVOST EN VOL

La victoire, dans la Coupe Schneider, revint à l'aviateur Prévost, couvrant les 270 kil. en 3 h. 48 m. 22 s. Son temps de vol fut de 2 h. 50 m. 47 s. (Hydravion Deperdussin, moteur Gnôme 160 chx, magnéto Bosch, bougies Oléo.)

BRÉGI EN VITESSE

Henri Brégi ne se classa que second dans le Prix de l'International, par suite d'une panne de magnéto. Mais c'est lui qui réalisa les plus grandes vitesses, faisant les 260 kilomètres en 3 h. 33 m. 59 s. (Hélice Chauvière.)

Gaubert — Jacques Schneider.

GAUBERT APRÈS SA VICTOIRE

Le vainqueur de l'Aéro-Cible Michelin, Gaubert, remporta une magnifique victoire dans le Prix de l'International Sporting-Club, malgré les difficultés extrêmes du parcours et la tempête déchaînée.

PRÉVOST AU DÉPART DE LA COUPE

Prévost qui, dans la Coupe Gordon-Bennett, avait pris la seconde place derrière Védrines, a permis à la France de s'attribuer la Coupe Internationale d'Hydravions. (Hydravion Deperdussin, hélice Chauvière.)

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Il faudrait s'entendre...

Les matches de boxe sont faits pour contenter tout le monde, les décisions des juges pour déchaîner les protestations du public entier. Jamais vous ne pourrez trouver deux personnes tombant d'accord sur le verdict rendu. Lorsqu'il n'y avait qu'un arbitre pour dire son opinion, souvent la foule s'écoulait mécontente. On lui répondait :

— De quel droit émettez-vous un avis contraire à celui du referee ? Celui-ci seul peut juger sainement, car lui seul, étant dans le ring, voit des coups que vous ne pouvez apercevoir, se rend compte d'attaques qui ne peuvent être observées même du premier rang des fauteuils.

Parfait ! Et certains se laissaient convaincre pour ne pas se troubler le cerveau par des discussions qui, comme chacun sait, ne servent pas à se persuader l'un l'autre, mais se terminent toujours par quelques coups de poing bien sentis.

Or, ce sont justement ceux qui employaient cet argument sans réplique et qu'on croyait irréductible qui, quelques mois plus tard, assuraient avec fermeté et cynisme :

— Non ! après avoir bien réfléchi, l'arbitre ne connaît rien, ne comprend rien. Il est trop près des boxeurs pour saisir toutes les finesses de leur jeu. A l'avenir, il se contentera de les séparer et de les rappeler à l'ordre. Et nous avons trouvé un procédé merveilleux pour avoir des verdicts admirables, des décisions incontestables, des jugements qui feront la joie de tous, même du vaincu : nous aurons trois juges. Nous répondons d'eux, car ils seront placés au premier rang, seul endroit d'où on peut se rendre compte de ce qui se passe. Avouez que le système le plus subtil est enfin découvert et ce grâce à nous qui sommes de fins connaisseurs.

Immédiatement, des clameurs enthousiastes retentirent de toutes parts. La joie envahissait tous les cœurs, ceux des boxeurs même qui pensaient que leurs défaites devenaient presque des victoires.

Depuis ce moment, au lieu d'un qui se trompait parfois, nous assistons au spectacle réfrigérant de trois qui se trompent neuf fois sur dix.

Etre juge flatte l'amour-propre de certains et, pour un qui voit juste, il y en a deux qui, soit par négligence, soit par incompétence, faussent tous les résultats.

A telle enseigne que nous croyons nous faire l'interprète de tous ceux qui suivent les matches de boxe, en élaborant un troisième système qui, au moins, ne fera de tort à personne et permettra à chacun de donner son avis sans aller contre la décision officielle :

« Désormais, plus de verdict en dehors des combats se terminant par knock-out. Plus de juges, un directeur de combat. »

Ce procédé serait peut-être considéré par certains comme peu sportif. Mais ne croyez-vous pas qu'il le serait plus que les verdicts qui donnent la victoire au vaincu, simplement parce que tel juge a passé son temps à causer avec ses voisins ou parce que ceux qui l'entourent n'ont cessé de clamer, durant toute la rencontre : « X a gagné », alors qu'il est, en réalité, écrasé.

WHIPPER.

AVIATION

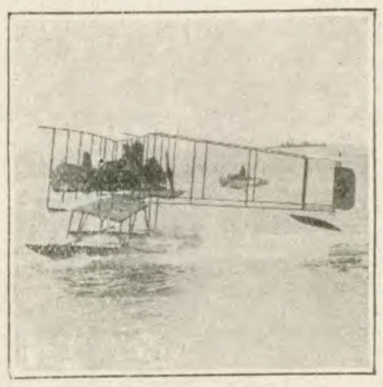
Les hydravions à Monaco

L'expérience a donné d'utiles leçons.

Au cours des éliminatoires du meeting de Monaco, l'un des ingénieurs d'une de nos grandes firmes d'hydro-aéroplanes s'écriait avec bonhommie en revenant d'un essai, d'ailleurs infructueux : « Eh ! bien, je ne croyais pas que c'était comme ça la mer ! ».

Et voilà peut-être l'explication de l'échec des uns et du succès des autres, et voilà aussi la preuve de l'utilité incontestable de manifestations comme celle qui vient de se dérouler à Monaco. Elle a été onéreuse, certes ! pour les maisons de construction, pour toutes ou presque toutes, cette quinzaine d'aviation maritime, mais combien féconde en enseignements ! C'est grâce à ces circonstances que l'on est arrivé à mettre à pied d'œuvre les directeurs et les ingénieurs de chaque marque, qu'ils ont mis le doigt sur la plaie, qu'ils ont vu, qu'ils ont compris l'erreur, senti le danger et peut-être deviné le remède à apporter au mal.

Et la course du 11 avril ! Quelle glorieuse défaite ! mais aussi quelle défaite instructive ! Eût-on imaginé un constructeur voulant se livrer à un simple essai le jour de ce concours ? On eût crié à la folie ! au meurtre ! La crainte de perdre un appareil, un moteur, peut-être même un pilote eût arrêté toute tentative ! Et cependant, une telle épreuve était nécessaire, indispensable même et, fort heureusement, celle ci n'eut aucun dénoûment fâcheux, sinon des pertes matérielles, très importantes il est vrai, mais insignifiantes en comparaison de la grandeur du résultat qu'elle permit d'atteindre. Eût-il été seul, peut-être qu'aucun pilote n'aurait eu la témérité d'affronter les vagues blanches d'écume, de plus de deux mètres de creux et le Mistral qui soufflait en tempête. Mais engagés dans une compétition, au premier signal, tous les concurrents furent à leur poste et ils n'abandonnèrent la partie qu'après avoir été mis hors de course par les éléments coalisés contre eux. Voilà de l'énergie et de l'amour-propre bien placés et mis utilement au service d'une noble cause ! Et maintenant, ceux-là ne diront plus : « Eh ! bien, je ne croyais pas que c'était comme ça, la mer ! »



UN DÉPART DE GAUBERT

Si, parmi les constructeurs, certains n'avaient aucune notion de la violence des vagues, de leur côté, en effet, certains pilotes n'avaient jamais pratiqué l'hydro-aéroplane. Ils comptaient, bien s'exercer dans les journées qui précéderaient le meeting, mais le mauvais état de l'atmosphère et de la mer ne leur en donna pas le loisir ; ils durent se présenter au combat sans avoir essayé leurs armes et le sort ne leur fut pas favorable.

Donc, connaissance insuffisante de la mer chez les constructeurs comme chez les pilotes, telle est la faute principale à laquelle on doit attribuer la plupart des accidents du meeting. Et la preuve en est que l'appareil qui fut le vainqueur moral de l'épreuve est celui qui avait été le plus étudié et essayé sur la mer. Aujourd'hui, on peut dire que la connaissance avec l'élément marin est faite, la rencontre fut rude mais elle portera ses fruits.

Et cependant, des progrès existent depuis l'an dernier : tous les appareils possédaient cette fois une mise en marche automatique ; couramment ils arrêtaient leur moteur au large et, sans aucune aide que les moyens du bord, ils reprenaient le départ. Les flotteurs, de construction plus solide, avaient été mieux étudiés en vue du choc des lames ; des suspensions élastiques les liaient aux fuselages, et c'est grâce à ces modifications que les pilotes ont pu prendre leur essor dans la tempête. Enfin, la stabilité en surface, sans être encore parfaite, était certainement moins précaire ; les seuls capotages furent constatés par très grand vent et dans une mer véritablement mauvaise.

En somme, si l'on ne tient pas compte des appareils qui n'avaient pas terminé leur mise au point, de ceux qui furent victimes d'erreurs de pilotage, et de ceux qui se trouvèrent trop fragiles pour affronter une mer agitée, il reste une catégorie de machines, biplans et monoplans, qui se comportèrent au-delà de toute espérance, dans l'épreuve terrible qu'elles eurent à subir.

On peut dire aujourd'hui que le vent ne gêne plus le vol de nos machines. Nous en avons désormais une confirmation. Mais c'est dans leur contact avec la mer que réside la difficulté : soit pour l'envol, soit pour l'amerrissage, soit pour la navigation. Et, de ces trois fonctions, la dernière est la plus précaire. L'envol, lui, est résolu dans presque tous les cas, pourvu que la charge ne soit pas trop forte ; l'amerrissage devient déjà plus douteux quand l'état de la mer ne s'y prête pas ; mais une fois que l'appareil est posé sur l'eau, comment soustraire à l'action formidable du vent ces énormes voiles toujours déployées que sont les ailes de nos hydro-aéraplanes ? Comment éviter le capotage menaçant en passant par le vent de travers ? Faut-il chercher les ailes pliantes ? Rouler la toile des ailes comme on serre une voile ? Que de complications !

Les expériences de Monaco ont révélé que l'organe délicat et qui doit être l'objet de toute notre sollicitude est le flotteur ainsi que sa liaison avec le fuselage. Le flotteur actuel est plat par-dessous avec ou sans redan, il a la forme adoptée par les canots hydroplanes pour permettre une grande vitesse grâce au déjaugeage. Mais une telle disposition de carène manque de solidité et se prête trop aisément au choc formidable des vagues, elle n'est pas marine en un mot. La coque marine, munie d'une quille, avec ses formes renflées serait bien préférable, en ce sens qu'elle entre avec plus de douceur dans l'eau, et, par un freinage progressif, amortit les chocs qui fatiguent les ailes de l'appareil et arrêtent sa vitesse. L'inconvénient est qu'avec nos puissances actuelles de moteur, nous ne pouvons imprimer à des coques marines une vitesse suffisante pour permettre le décollage. Nous sommes donc obligés de revenir à la première solution et à ses inconvénients. Mais ceci nous montre la voie à suivre : en effet, à mesure que les moteurs augmenteront de puissance, il nous faudra abandonner pour les flotteurs une partie de leurs bonnes qualités de déjaugeage et leur donner de plus en plus la forme marine, meilleure au point de vue de la navigation.

Mais, si en face des éléments contraires nos machines firent preuve de quelques défaillance, il est juste de signaler que le courage des hommes qui les montaient ne connut aucun obstacle. Quand vint l'heure du départ, malgré les rafales de vent et une houle de plus de deux mètres de creux, les sept appareils qualifiés se trouvèrent à leur poste. Deux d'entre eux furent immédiatement mis hors de course par des incidents sans gravité, qu'importe ! Les cinq autres tenaient bon ! Et à chaque signal, successivement, de toute la puissance de leur moteur, cabrés contre les vagues, bondissant de crête en crête, labourant la mer, soulevant des paquets d'écume, ils s'élancèrent dans les airs gracieux, légers, majestueux, remplissant la foule d'émotion et d'orgueil. Ce spectacle seul eût satisfait notre amour-propre, et nous n'espérions plus voir revenir aucun de ces braves.

Mais, quand poussé par une témérité folle, l'un d'eux, l'aviateur Moineau, affrontant de nouveau le vent et la mer, revint avec la rapidité d'une flèche passer au large de Monaco, notre enthousiasme fut à son comble et l'on eût l'impression qu'un jour certainement arriverait où la mer serait enfin vaincue !

ANDRÉ BEAUMONT.

Le carnet d'un aviateur

Un raid au-dessus des sierras.

[Nous avons la bonne fortune de pouvoir publier le carnet de route de l'audacieux aviateur Brindejonc des Moulinais, qui vient d'accomplir l'un des plus beaux raids qui aient été réalisés et le plus long. Parti de Paris le 24 mars, il se rendait à Madrid (1.106 kil.) et en revenait par Saragosse, Barcelone, Montélimar, Lyon, atterrissant à Paris, le 16 avril. Il accomplit ainsi un voyage de près de 3.000 kil. On verra, d'après ses notes de voyage, les difficultés qu'il eut à vaincre dans son parcours en Espagne.]

Vittoria, 28 mars.

Au départ de Paris, j'avais un temps superbe mais avant Vendôme je trouvais un brouillard impénétrable, puis le vent. A Poitiers, le père du regretté lieutenant de Grailly allait à cheval me chercher de l'essence et de l'huile. Je partais et j'arrivais à Bordeaux après avoir subi des torrents d'eau et de grêle qui me gênèrent peu, grâce au capot transparent que j'avais fait installer sur mon Morane-Saulnier. Le lendemain, Biarritz, où je déjeune ; puis, je m'envole par un temps très pénible et rencontre un orage après Tolosa. Il me force à atterrir dans un champ entouré de fils. J'en fais couper un pour partir vent arrière. Je rase les fils télégraphiques, ai grand'peur pendant quelques instants, traverse un col, puis arrêt à Vittoria. Il pleut vraiment trop !

Le lendemain, je monte dès le départ. Les nuages sont à 400 mètres au-dessus du sol, les cols sont brumeux. Je passe près de terre, et Pancorvo m'impressionne de façon désagréable, surtout avec la pluie. J'arrive enfin au dernier col, qui est à 995 mètres, ce qui me faisait une hauteur de 1,250 mètres, lorsque, soudain, le moteur s'arrête net, reprend un peu, puis s'arrête encore. J'ai choisi une pente ensemencée de blé, je touche presque un arbre et m'enfonce jusqu'au moyeu dans une terre rouge. Invasion de paysans. Je me procure, au bout de trois heures, un piquet et une corde ; je fais monter l'appareil sur le sommet de la colline, où un terrain caillouteux me permettrait de repartir si mon moteur le voulait bien. Mais, hélas ! il refuse. J'attache mon brave appareil, je le couvre et m'en vais. Je vais en automobile à Burgos avec un conducteur imprudent qui

manque de me tuer à plusieurs reprises. J'étais peu à mon aise ! Je vais chercher le mécanicien de Garnier à Vittoria. Nous revenons dans la nuit, nous cherchons à réparer. En vain ! Tous nos efforts échouent. De guerre lasse, je démonte l'appareil et le fais descendre dans une grange située à deux kilomètres de là. Ce n'est que lorsque mon mécanicien de Paris viendra que mon moteur voudra peut-être répondre à mes supplications. Entreprendre un voyage aussi considérable sans un mécanicien est vraiment trop hasardeux.

Madrid, 2 avril.

Enfin, me voici à Madrid. J'ai rejoint ma troisième capitale, mais ce n'est pas la plus facile. Quel appareil extraordinaire que le Morane-Saulnier. On sent l'avantage du faible poids et on voudrait encore 100 kilos de moins. A Biarritz, je m'enfonce jusqu'à l'essieu dans du sable; à Monasterio, je râcle un arbre et atterris à plat dans une terre vaseuse et argileuse qui donne aux roues l'aspect de gros cylindres de bois pour écraser les mottes de terre, et mon appareil n'a souffert nullement.

BRINDEJONC DES MOULINAIS

Je suis reparti sous la pluie. J'arrive à Burgos, où la population, affolée, se précipite vers moi; je rate mon atterrissage, craignant d'écraser plusieurs Espagnols. Pas même un pneu de crevé. C'est dommage que ma magnéto m'ait lâché, sans quoi j'arrivais en trois jours. Je quittais Burgos à neuf heures, après avoir essayé en vain, pendant trois heures, de supprimer les ratés dont la cause m'échappe. Je vole assez bas, car les nuages sont près de terre. J'arrive à Aranda, et, à dix heures quarante-cinq, en route, par un violent vent de côté. Je grimpe par-dessus un col de 1.050 mètres, touchant presque les nuages; je trouve une plaine bizarre bouchée d'un côté par la Guadarrama. Je vois bien la route s'enfoncer du pied de cette barrière, mais, les nuages étant très bas, je comprends que je ne pourrai passer, puis que le col le moins élevé est à 1.548 mètres. Je me mets alors à grimper, à grimper: 2.000 mètres, 2.200 mètres, toujours le nuage épais qui m'empêche de me rendre compte de ma position. Je sens, à l'équilibre de mon corps, si je suis droit ou non; mon compte-tours m'indique si je monte ou non, c'est tout. Et les ratés recommencent ! Je suis peu à mon aise, je coupe; je me trouve près du sommet d'une colline; je cherche ma route et fonce dans la montagne en jurant et en me démenant comme un furieux dans mon appareil. Un courant d'air balaie enfin les nuages. En arrivant à cent mètres au-dessus de la route, j'en vois de nouveaux qui flottent devant moi, mais, derrière, j'aperçois une grande clarté; j'espère que le soleil doit poindre là-bas. Le moral remonté, je passe. Les nuages marchent en travers et grimpent la montagne. Je fais la course avec l'un d'eux qui avance pour boucher le passage. Et il est gros ! Enfin, ça s'élargit; du soleil, beaucoup de vent et des petits nuages tournant les uns dans un sens, les autres dans l'autre. Je me cale bien, parce que cela va danser, et quelle danse odieuse ! C'est curieux comme il y a de directions de vent à cet endroit, dans cet entonnoir tapissé de pointes aiguës. La danse continue, et c'est merveille de voir mon Morane-Saulnier se redresser tout seul. Quelles études j'ai pu faire sur les remous pendant cette traversée !

Enfin, bientôt j'aperçois une plaine. Madrid est devant moi, et je me hâte d'aller atterrir, non sans évoluer au-dessus de la capitale en chantant derrière mon pare-brise qui résonne, me ronflant ainsi un bel accompagnement. Quelle joie lorsque je passais sur le palais du roi, au-dessus duquel on sent des remous salés, mais qui me semblaient sucrés, maintenant que c'était fini !

Madrid, 7 avril.

Je suis arrivé de Madrid avant-hier par un vent violent. Je n'avais jamais fait un voyage aussi dur. Après Guadalajara, un immense plateau de neige à 1.300 mètres, je me dirige à la boussole, rejoins la vallée de l'Ebre où il pleut, arrive à Saragosse, faisant presque du sur-place près de terre. Mon appareil râcle de l'aile et s'arrête immédiatement. Il fait un vent diabolique. Je déjeune et repars, longeant la vallée de l'Ebre sans aucun terrain d'atterrissage. Remous fantastiques pendant plus d'une heure et demie et une barrière de montagnes neigeuses me sépare de la paline de Tarragone. Cette barrière est très large et sans le moindre sol hospitalier. Toujours des ratés au moteur. Ah ! je n'en mène pas large. Comment cela va-t-il finir ?

Je passe la barrière, je respire, mais trop tôt, car des remous encore plus violents m'assaillent et je souffre du poignet, puis des nuages chargés d'une pluie diluvienne m'en font voir de dures. Enfin Barcelone, j'atterris sur l'hippodrome transformé en lac, je roule dans l'eau jusque dans un coin, protège mon appareil le mieux que je peux et, tout heureux, je me sauve.

Hier, mon mécanicien Moreau nettoie les soupapes du moteur et s'aperçoit qu'un cylindre avait grippé au contact d'un côté du piston. Me voilà encore retardé. N'importe, le plus dur est passé et je n'ai jamais encore rien fait qui puisse être comparé à ces 1.600 kilomètres. Le moteur d'abord, les nuages ensuite sont deux obstacles énormes au voyage en aéroplane. Le premier n'est pas insurmontable, le second compromet l'avenir de l'aviation en montagne. Ce qu'il peut y avoir de vent dans ces pays-ci, c'est inimaginable, mais le soir quel temps merveilleux !...

BRINDEJONC DES MOULINAIS.

Poignée de nouvelles.

— L'Amirauté anglaise vient de faire établir un port pour les hydro-aéroplanes à Southampton :

— L'aviateur Marty qui vient de s'attribuer le record du monde de la hauteur avec 3 passagers a l'intention de tenter la coupe Pommery, il partira du Crotoy pour Berlin.

— C'est l'Autriche qui compte le plus de pilotes de dirigeables elle en a 24, la France vient ensuite avec 23, puis l'Allemagne 22, l'Italie, 13; l'Angleterre, 11; l'Amérique, 3; l'Espagne, 2 : la Belgique, 2 ; la Russie 1.

ESCRIME

Les Français triomphent à Monaco

La résurrection de Gaston Alibert.

La présence de Quaranta dans l'équipe choisie par le comte Albert Gauthier, pour représenter la France à Monaco, n'avait pas été sans nous inquiéter un peu, car le champion niçois, tout en étant un remarquable escrimeur, ne semblait pas être encore de taille à affronter avec succès les redoutables tireurs italiens, Nedo-Nadi, Poggio et Olivier, nos plus directs rivaux dans la compétition internationale. Hemmessert, Jean Joseph-Renaud et Bernard Gravier tirèrent, l'un et l'autre, le jour de la Coupe, avec un tel brio, une telle volonté de vaincre, et Quaranta se distingua de telle manière que la victoire, longtemps indécise, finit par nous sourire et, pour cette fois encore, ne nous abandonna pas !... Dieu soit loué !... Mais nous avons eu peur !... car deux touches seulement séparèrent vainqueurs et vaincus, qui distançaient du double les équipes roumaines et suédoises. Les Belges ne prirent pas part, cette année, à la lutte. C'est regrettable, mais nous les retrouverons certainement à la Grande Semaine et au Tournoi international de l'Exposition de Gand. Nous ne perdrons rien pour attendre !...

Cette quinzaine écoulée a marqué un fait sensationnel qu'il sied de ne pas oublier : la rentrée triomphante de notre grand champion Gaston Alibert, après deux ans de repos forcé. Le glorieux vainqueur des Jeux Olympiques de Londres, gravement souffrant, avait dû abandonner, avec quel regret ! son sport favori, et ses innombrables admirateurs et amis désespéraient de jamais revoir sa fine et nerveuse silhouette dans les tournois et les championnats !... Qu'ils se rassurent !! Gaston Alibert, plus solide et plus vaillant que jamais, a retrouvé, chez Baudry, où il s'entraînait en même temps que Jean Joseph-Renaud, sa forme éblouissante d'antan, et nous le reverrons, l'épée à la main, regagner son titre de champion du monde que, pour nous, il n'avait d'ailleurs jamais perdu !... Gaston Alibert a réussi, pour sa rentrée, un coup de maître, en battant J. J.-Renaud dans la « Poule des Chasseurs » organisée, la semaine passée, chez Baudry, et en se classant premier devant toutes les fines lames de cette salle : Bertera-Wappers, Drouard, Buriat, d'Alincourt, du Perier de Larsa, de Méritens, Crespin, etc. Gaston Alibert n'a plus qu'à continuer et nous sommes bien sûrs qu'il ne s'arrêtera pas en si beau chemin !

JOE BRIDGE.

Poignée de nouvelles.

— Une magnifique fête d'escrime sera organisée à Dieppe le 3 mai, sous la présidence du député escrimeur, M. Maginot. Des matches fort intéressants au programme : Delevoye-de Eynde, Laurent-Baudat, Joë Bridge-Bourgoin, Péronni-Rodrigues, etc., etc...

FOOTBALL RUGBY

Le Championnat de France.

Le triomphe des Bayonnais.

Malgré que le S. C. U. F., champion de Paris, lui ait opposé une courageuse résistance, l'Aviron Bayonnais s'est adjugé dimanche le titre de champion de France. Il a remporté un magnifique et, somme toute, assez facile succès, marquant sept essais contre deux, trente et un points contre huit. Sa victoire absolument méritée a été favorablement accueillie par tous, et a soulevé l'enthousiasme de la plupart des spectateurs. Aussi, les brillants vainqueurs quittèrent-ils le terrain de leurs exploits, sur les épaules de leurs admirateurs.

Venue au grand complet, et telle qu'elle avait joué et gagné à Bordeaux dans sa demi-finale, contre le Stade Bordelais, l'équipe de Bayonne joua dimanche dans une forme splendide. Elle fit preuve d'un formidable souffle acquis certainement par un entraînement sévère, de qualités physiques extraordinaires de souplesse, de roublardise et d'adresse et d'un merveilleux esprit. Ainsi donc, elle put, du début, à la fin du match, jouer à toute vitesse en fournissant un effort continuel qui pas un instant, sauf vers la fin, ne se relâcha. Elle put profiter de toutes les occasions qu'elle eut de marquer des essais, car jamais une maladresse ne vint annihiler une attaque bien amorcée, et réduire à néant les efforts collectifs; elle put enfin, obéissant à son capitaine, silencieuse et disciplinée, animée du seul désir de vaincre en coordonnant les forces et en les amalgamant, faire la plus belle démonstration de football effectif qui ait été faite en France.

Confiante dans sa condition physique, dans son adresse, combattant pour le triomphe des couleurs, sans désir aucun de briller particulièrement, chaque équipier a rempli son rôle avec un cœur remarquable. Usant d'audace, pensant que la fortune lui sourirait, l'équipe a dévoilé aux Parisiens ce jeu hasardeux, fantasque et merveilleux, qui est l'apanage de l'équipe basque, et qui fait d'elle la meilleure de France, sans conteste, à l'heure actuelle.

Somme toute, il n'y a pas grand chose de bien nouveau dans le jeu des jeunes champions de France; pas de combinaisons machiavéliques, pas de trucs plus ou moins licites. Mais il y a des hommes, des petits hommes, forts, râblés, vifs et souples, de décision rapide; il y a la volonté, la volonté de gagner et de dépenser toute énergie possible pour le faire, il y a le désir ardent et irraisonné de rapporter dans la sous-préfecture le plus beau trophée qui soit, il y a le bel orgueil de se sentir soi autrefois petit, aujourd'hui fort, admiré, aimé.

Tous ceux qui s'intéressent aux sports, en quelque branche que ce soit, comprendront ce qu'il y a de beau, de « respectable » dans la victoire de l'Aviron Bayonnais, champion de France.

Pendant un an, ces mots seront accolés l'un à l'autre, et je ne pense pas qu'il y ait un footballeur, qui ne soit fier d'avoir de tels champions.

Devant un quinze aussi redoutable, le champion de Paris a fait une exhibition bien meilleure que ne le laisserait penser la vue seule du résultat. Je n'ai pas eu l'impression qu'il ait été un seul instant découragé, il a lutté tant qu'il a pu, comme il a pu. Aucune autre équipe n'eut opposé une résistance plus courageuse avec les moyens dont disposait le champion de Paris. Battu dans la finale du championnat par une équipe nettement meilleure que lui, il n'en reste pas moins qu'il a montré, dans le cours de la saison, qu'il avait du « cœur au ventre ». C'est là une qualité tellement essentielle au rugby, qu'il est tout juste qu'elle lui valu la seconde place au quinze des noir et blanc.

JACQUES DEDET.

Poignée de nouvelles.

— Suivant en cela l'exemple de Senmartin, Burgun, le trois-quart du Racing, jouera probablement l'an prochain au Stade Bordelais

— Tavernier l'avant Toulousain qui fut choisi dans la dernière équipe nationale fera partie l'an prochain de l'équipe du Stade français.

EN L'HONNEUR D'HÉLÈNE DUTRIEU

En raison de la terrible catastrophe qui met en deuil le monde aéronautique, le déjeuner offert à Mlle Hélène Dutrieu, qui devait se donner le 21 avril, est remis au samedi 3 mai, au Grand Hôtel. Rappelons que les adhésions (12 fr.) doivent être adressées à la Vie au Grand Air, *90, avenue des Champs-Elysées.*

LES VOYAGES DE BRINDEJONC DES MOULINAIS

(Carte extraite de l'atlas Schrader, Hachette et Cie, éditeurs.)

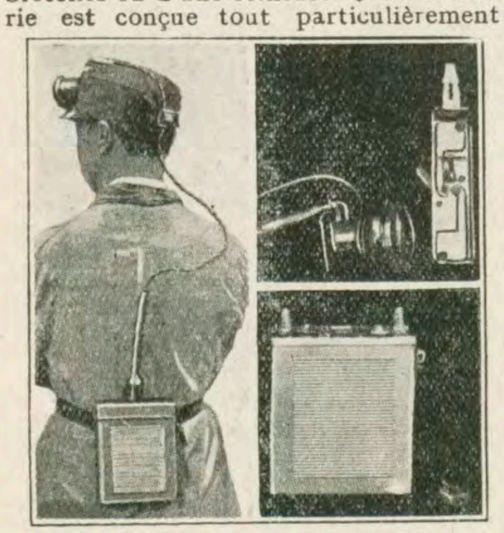
LE TOURISME DE L'AVIATEUR DES CAPITALES

L'aviateur Brindejonc des Moulinais qui a décidé de joindre par la voie aérienne le plus de capitales possible, a effectué, depuis le 25 janvier, près de 4.000 kilomètres en aéroplane. Le 25 janvier, il se rendait de Villacoublay à Londres, par Douvres; le 27, il revenait à Calais, manquant de se perdre dans la traversée et le 28, il allait de Calais à Bruxelles, puis à Paris. Du 24 mars au 16 avril, il volait de Paris à Madrid par Bordeaux et Biarritz et rentrait à Paris par Barcelone, Perpignan, Montpellier et Lyon, en touriste. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme, hélice Chauvière.)

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE (1)

LAMPE ÉLECTRIQUE DE SURETÉ. — Tout récemment, à l'American Museum of Salvety, de New-York. M. Thomas Edison, le génial inventeur, remporte le prix offert par l'Allgemeine Électricität de Berlin pour la meilleure invention, dans l'industrie électrique, concernant la sauvegarde des personnes. L'invention primée est une lampe électrique de sûreté portative, permettant de pénétrer sans danger dans les lieux où se peuvent trouver des gaz ou poussières explosibles ou inflammables : mines grisouteuses, soutes à charbons, cales de navires, poudrières, dépôts d'essence, etc.

La nouvelle lampe est alimentée par une batterie d'accumulateurs à grande capacité sous un poids très faible, qui permet son transport aisé à l'aide de bretelles ou d'une ceinture. Cette batterie est conçue tout particulièrement



La lampe électrique de sûreté d'Edison.

pour résister aux secousses et aux chocs qui mettraient tout autre système d'accumulateur hors de service en peu de temps.

Elle est complètement isolée et enfermée sous cadenas, de sorte que le porteur de la lampe ne peut l'ouvrir en route. Une seule ouverture, excessivement minime, a été prévue pour l'échappement des gaz lors de la recharge. Aucun court-circuit n'est à craindre, pas plus que la perte du liquide, même si la batterie est renversée bout pour bout ou violemment secouée, car le trou d'évacuation des gaz se trouve à l'extrémité d'un tube d'acier de petit diamètre enroulé de telle sorte qu'il empêche toute projection de liquide. Les gaz ne peuvent donc entraîner de substance corrosive capable d'attaquer l'acier entrant dans la construction de la lampe, de la batterie, ou des vêtements du porteur.

Aucune cause de dégâts n'est à craindre si la batterie est trop chargée, ou laissée à demi charge ou déchargée pendant une période indéfinie. Elle peut être chargée en inversant les pôles sans dommages, mais, naturellement, cela ne donnerait en ce cas aucune lumière. La seule prescription à suivre est qu'il y a lieu de remplir la batterie avec de l'eau distillée de temps en temps et de renouveler les electrolytes après neuf ou dix mois de services continuels.

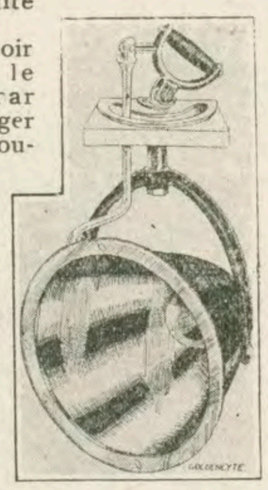
Le câble flexible qui relie la lampe à la batterie porte à l'extrémité libre une sorte de douille qui se monte sur le couvercle de la batterie et n'en peut être retirée que lorsque le dit couvercle est ouvert. Les fils conducteurs sont isolés dans ce flexible en acier qui prévient toute rupture. Il est donc impossible de provoquer une explosion ou l'incendie par suite de court-circuit ou de rupture des fils ; ceux-ci ne pouvant être rompus ou disconnectés de la batterie.

La lampe elle-même comporte une ampoule à filament de tungstène montée dans un réflecteur parabolique portant une lentille à fort grossissement.

Une sorte de poignée permet, soit de porter la lampe à la main, soit de la fixer sur une coiffure quelconque.

PROJECTEUR POUR AÉROS ET DIRIGEABLES. — Depuis quelques mois, d'intéressantes tentatives ont été faites concernant la locomotion aérienne nocturne ; mais elles ont démontré, surtout pour les aéroplanes, la nécessité d'un éclairage puissant, les mettant à même de distinguer les détails du sol.

Or, voici un intéressant projecteur pouvant convenir parfaitement à l'aviation, étant donnés sa puissance lumineuse, sa maniabilité et son faible poids.



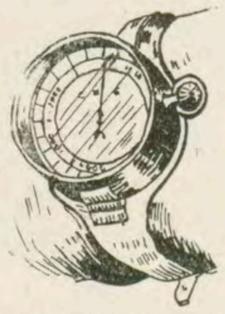
Le réflecteur et sa poignée.

Le croquis fait voir très clairement le moyen fort simple par lequel on peut diriger le réflecteur dans toutes les directions : la poignée pivote et oscille de telle façon que le projecteur, placé sous le corps de l'aéroplane, peut occuper toutes les positions dans le sens horizontal et vertical.

La lampe est alimentée par une batterie d'accumulateurs de 25 volts, 15 ampères, pesant environ 9 kilogs.

Le ravon lumineux permet de distinguer aisément un objet de 0 mq 30 de surface à 600 mètres de hauteur.

UN ALTIMÈTRE DE POIGNET. — Un spécialiste des instruments scientifiques pour l'aviation vient de créer un altimètre anéroïde de dimensions extra réduites, appelé à un certain succès.



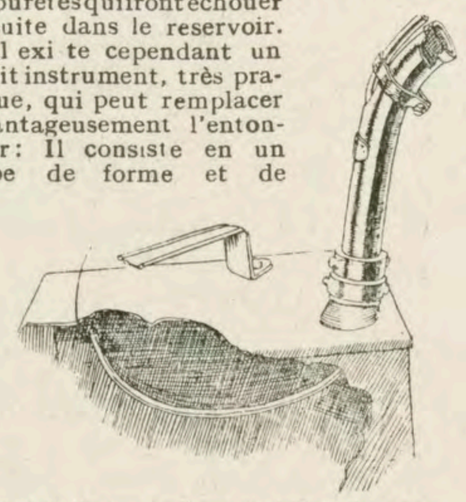
L'altimètre bracelet.

Cet altimètre, de la dimension d'une montre ordinaire, se porte au poignet à l'aide d'un bracelet de cuir. Il est assez élégant et son poids est insignifiant.

Bien qu'il ne puisse prétendre à l'exactitude des altimètres réglementaires, ses indications sont d'une approximation suffisante et en justifient largement l'emploi.

VIDE-BIDON DE SURETÉ. — Tous les chauffeurs connaissent les inconvénients que présente le remplissage des réservoirs de leurs voitures à l'aide des entonnoirs d'usage courant. Le plein effectué, on jette bien souvent l'entonnoir au hasard, et soit sur le sol ou dans le coffre, il ramasse toujours des impuretés qui iront échouer ensuite dans le reservoir.

Il existe cependant un petit instrument, très pratique, qui peut remplacer avantageusement l'entonnoir : Il consiste en un tube de forme et de



Le remplisseur vissé sur un bidon d'essence.

longueur convenables qui se visse sur le goulot des bidons d'essence. Vers son extrémité, il comporte un filtre-tamis très fin, qui arrête les impuretés. Un petit tube d'entrée d'air complète l'ensemble.

Avec ce « remplisseur », non seulement on ne perd pas une goutte d'essence, mais encore on gagne la moitié du temps passé avec l'entonnoir ordinaire. Et comme il se visse sur tous les bidons et est de petites dimensions, il gagnerait fort à être connu, car les services qu'il peut rendre sont, on l'a vu, très appréciables.

CASQUETTE POUR L'AVIATION. — Tous ceux qui ont goûté aux charmes d'un voyage aérien ont apprécié comme il convient le confort qu'apporte une bonne paire de lunettes.

Mais les lunettes sont souvent mal appropriées à leur possesseur ; de plus, les cordons élastiques qui les attachent se relâchent avec la plus grande facilité, et les agrafes qui les retiennent s'aplatissent et se brisent à l'envi. En somme, elles tiennent mal et sont souvent gênantes.

Un ingénieux industriel a eu l'idée fort heureuse de monter les lunettes directement et à demeure sur la casquette. Il a donc établi une casquette à double

La casquette a double face.

face. L'une portant une visière ordinaire, la seconde portant les lunettes.

En temps ordinaire, la casquette se porte comme à l'habitude, la visière en avant, et les lunettes relevées par derrière ; et lorsqu'on prend place dans l'aéroplane, on retourne tout simplement la casquette, dont on baisse les lunettes sur les yeux, et dont on relève la visière.

Pour l'auto, on baisse les lunettes et l'on conserve la visière dans sa position.

Cette casquette est très ingénieuse et d'un indéniable intérêt pratique. Avec elle, on ne risque point de perdre ses lunettes, et l'on a le maximum de chances de n'en point briser les verres, à moins qu'on ne s'en serve comme chasse-mouches.

L'AÉROPLAGE G. GUÉNEAU. — Cet aéroplage est construit entièrement en tubes d'acier trempé, toutes pièces facilement remplaçables car elles sont toutes boulonnées. Toutes les pièces sont numérotées et repérées pour que la main la moins experte puisse remonter l'appareil sans aucune difficulté.

La direction se fait à la main (d'une seule main) ou aux pieds, à volonté.

L'aéroplage pour enfant.

Les cordages et câbles sont montés avec tendeurs d'aviation pour en obtenir une plus grande rigidité et les voiles sont établies sur poulies.

La voilure de l'aéroplage Guéneau est commandée du guidon, les cordages sont donc entre les mains du conducteur et très facilement maniables, ce qui permet d'augmenter la vitesse de l'appareil ou de l'arrêter instantanément et aussi de tirer des bordées pour la marche contre le vent.

Le mât de la grande voile est disposé de telle façon qu'il peut passer d'un bord à l'autre sans la moindre difficulté, suivant le sens du vent.

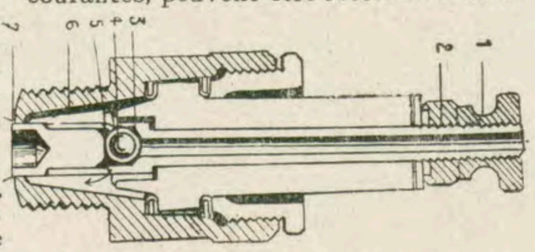
Un frein à câble placé sous la selle, très à portée de la main, permet l'arrêt de l'appareil en cas d'obstacle et aussi à moderer l'allure. Ce frein donne toute sécurité.

Les voiles se tendent et se détendent à volonté et sont maintenues en place au moyen d'arrêts d'une commodité parfaite.

Le montage des voiles est de la plus grande simplicité ; un enfant peut et doit placer les mousquetons là où ils doivent se trouver et accrocher les câbles en place sans notice ni guide.

L'aéroplage à 3 places est d'un poids total de 250 kilos en ordre de marche.

BOUGIE D'ALLUMAGE A NETTOYAGE AUTOMATIQUE. — Bien des ennuis, inévitables avec les bougies courantes, peuvent être évités avec cette



Coupe de la bougie à nettoyage automatique

bougie, inencrassable parce qu'elle se nettoie automatiquement à chaque aspiration. Elle possède, en effet, un système de ventilation qui, après chaque explosion, la débarrasse des déchets de la combustion.

A cet effet, la tige centrale 1 est percée d'un canal 2 qui vient aboutir dans une chambre intérieure 3. Dans cette chambre, se meut une bille 4 servant de clapet.

Autour de cette bille, l'air passe pour se répandre par quatre orifices 5 dans la tête de bougie 6, et en sortir entre les deux électrodes par l'orifice annulaire 7.

Cette disposition possède de multiples avantages : elle permet de balayer l'espace annulaire où jaillit l'étincelle et d'entraîner les suies provenant de l'explosion. Elle refroidit les électrodes, permet l'emploi d'essences un peu lourdes, facilite le démarrage parce que l'on peut injecter quelques gouttes d'essence dans la tige centrale, sans rien dévisser. Peut-être, si la bille vient à ne plus plaquer exactement sur son siège, perd-on un peu de compression, mais ce désagrément ne se produit pour ainsi dire jamais.

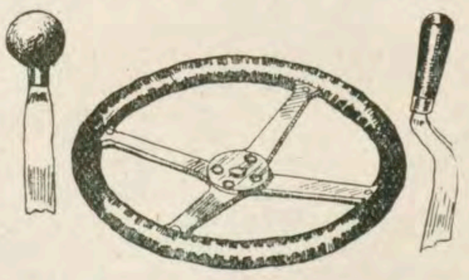
AMORTISSEURS CAOUTCHOUC. — Dans la construction des appareils d'aviation, on emploie le caoutchouc pour l'amortissement des chocs à l'atterrissage.

Plusieurs systèmes d'amortisseur caoutchouc sont employés : les plus connus sont les gros bracelets utilisés sur les châssis genre Farman ; les exerciseurs enroulés autour de l'essieu et d'un faux patin, ou d'une entretoise. Mais ces systèmes ont cet inconvénient commun : la rupture d'une bague ou de l'exerciseur diminue les capacités d'amortissement de l'ensemble du châssis d'une façon presque instantanée et pourtant très dangereuse.

L'exerciseur ligaturé.

A ces systèmes, il y aurait peut-être lieu de préférer l'exerciseur ligaturé et garni de cônes indiqués sur la reproduction ci-dessus : en cas de rupture d'un élément, la puissance d'absorption est diminuée seulement d'un onzième de la puissance totale, et les éléments restants n'en sont nullement influencés.

VOLANTS ET POIGNÉES EN « EXONITE ». — La plupart des constructeurs d'aéroplanes anglais emploient actuellement, pour le revêtement de leurs volants de manœuvre ou poignées



Leviers de freins et volant en exonite.

de leviers et manettes, un produit relativement nouveau : l'Exonite, que nous avions vu utilisé jusqu'ici, et peu souvent, pour les poignées de cycles.

Et nos amis d'Angleterre, dont le sens du confort est si grand, nous montrent ce que l'aspect d'une nacelle d'aéroplane gagne en élégance, en cachet, grâce à l'emploi d'accessoires soignés.

L'Exonite conserve son brillant, est très léger et complètement ininflammable.

NOUVELLES PLAQUETTES POUR CHAUSSURES DE BASE BALL, HOCKEY, etc. — Un nouveau type de plaquette pour chaussures vient d'être lancé en Amérique où il obtient un bon succès.

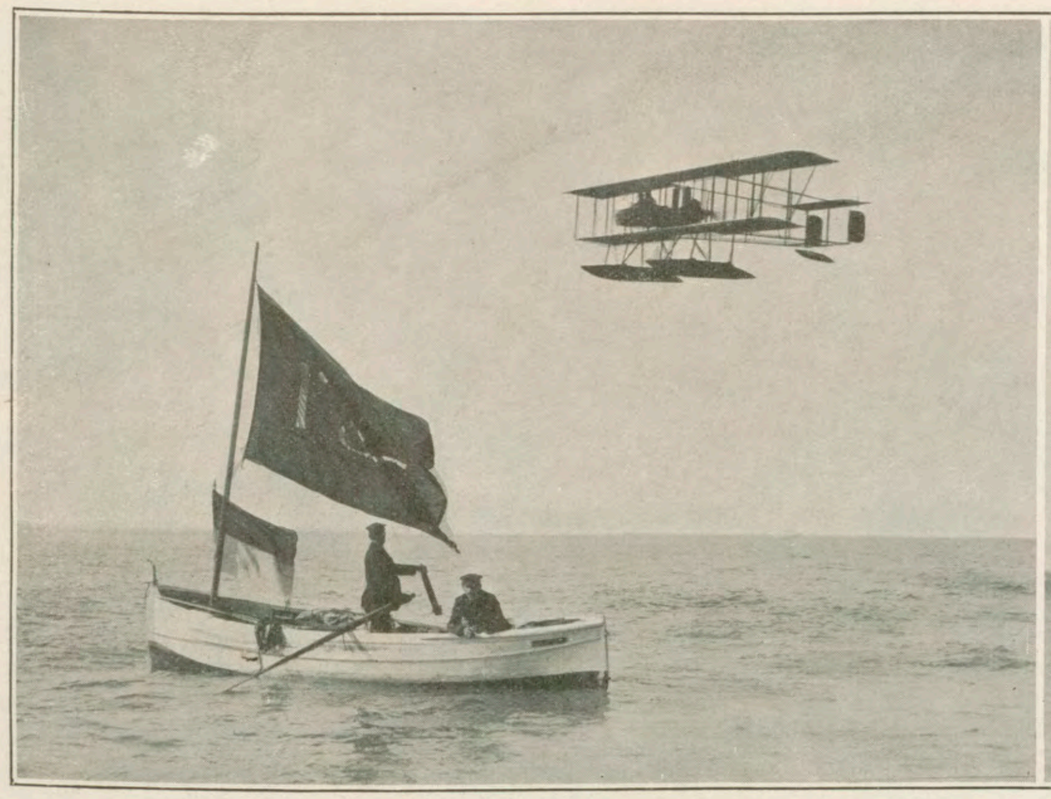
Chaque plaquette, pour semelle et talon, se compose de trois systèmes de deux parties métalliques semi circulaires se croisant à angle droit, disposées, aux trois sommets d'un triangle.

Dans l'ancien type, les parties métalliques croisées étaient triangulaires et pouvaient blesser les joueurs venant en contact avec elles à la suite d'une chute malencontreuse : les croisillons en demi-cercle parent à ce grave inconvénient.

PAUL LAUNAY.

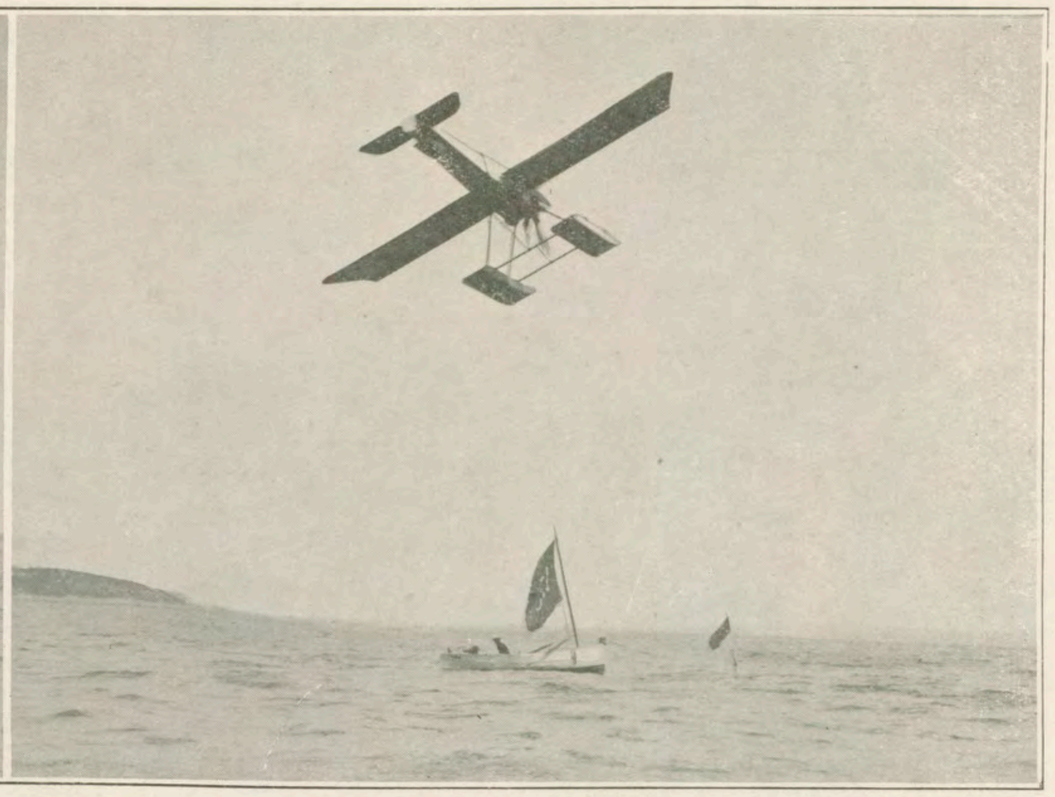
(1) Nous recevrons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

LE MEETING DE MONACO



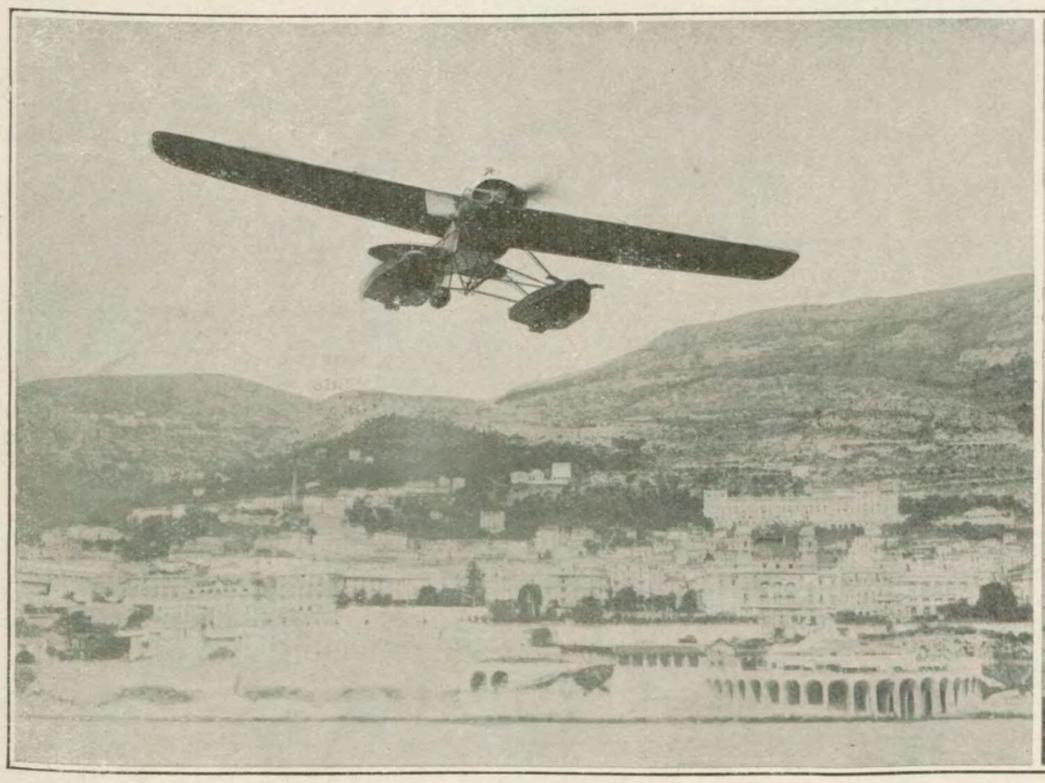
GAUBERT EN VOL

Gaubert s'est attribué la victoire dans le Prix de l'International en 7 h. 40 m. 12 s. (hélice Chauvière), Il battait Brégi qui avait fait les 260 kilom. en 3 h. 33 m. 59 s.



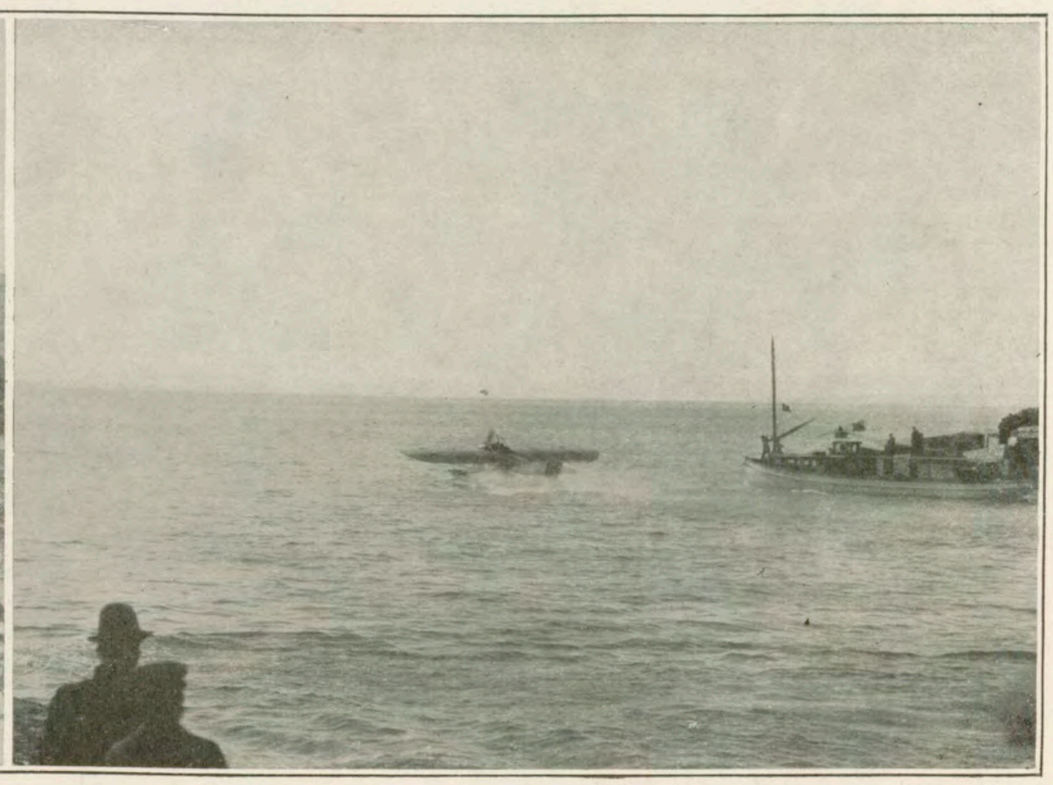
LES VIRTUOSITÉS DE GARROS

Comme en monoplan, Garros a prouvé ses qualités de virtuose en hydravion, (Hydravion Morane-Saulnier, moteur Gnôme, hélice Chauvière).



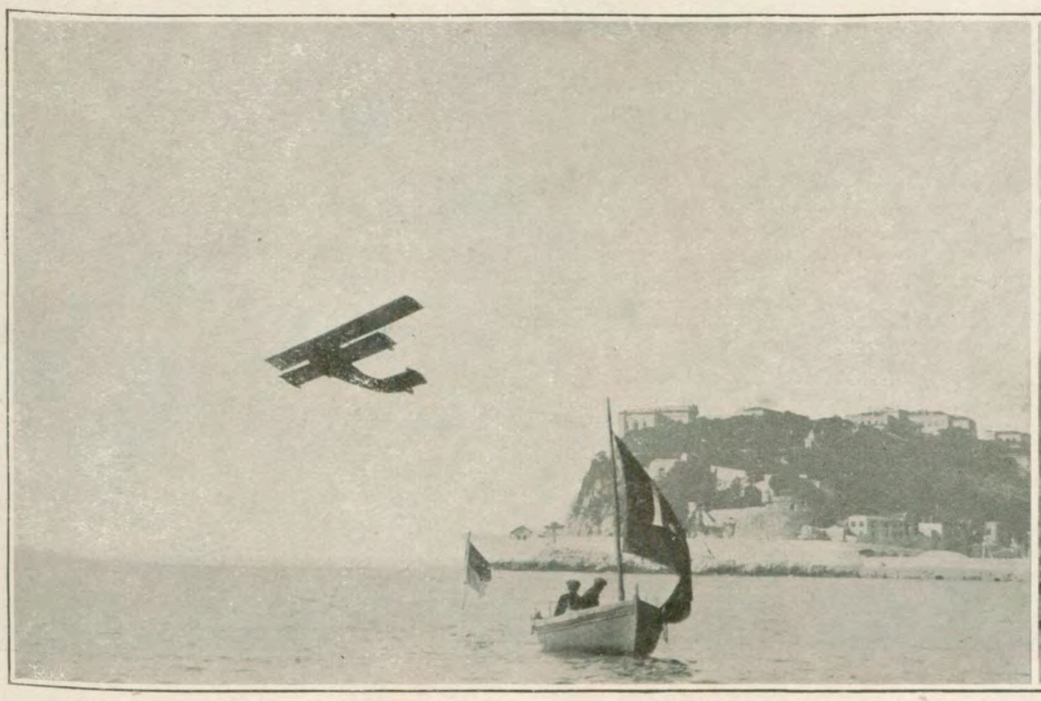
WEYMANN EN VITESSE

Weymann dans la Coupe Schneider, fut arrêté par une panne quelques kilomètres avant la fin du parcours, alors qu'il talonnait Prévost.



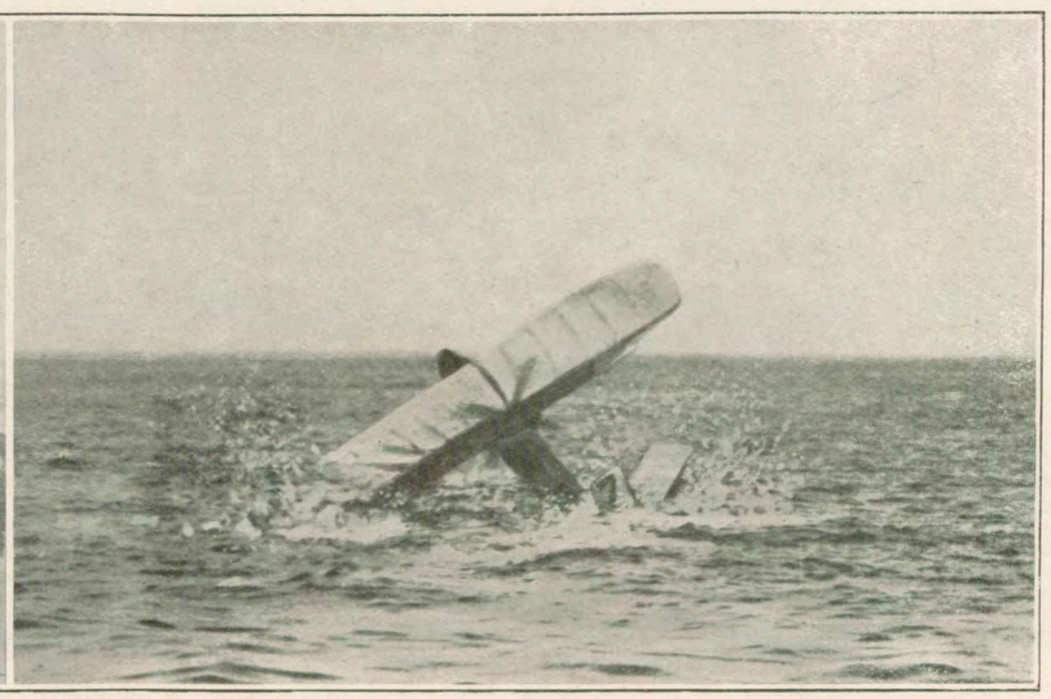
UN DÉPART DU DOCTEUR ESPANET

Le fin et énergique pilote qu'est le docteur Espanet prit la troisième place dans le Prix de l'International Sporting Club. (Hélice Chauvière).



GAUDART AVANT SA CHUTE

Le meeting de Monaco fut attristé par un accident mortel. C'est Louis Gaudart, un pilote de la première heure qui en fut victime, se noyant le 15 avril.



LA CHUTE DE GAUDART

Gaudart avait commis l'imprudence de ne pas prendre de ceinture de sauvetage. En outre, quand son appareil tomba à l'eau, il ne put se dégager.

UN ACCIDENT DE BALLON

LE SPHERIQUE PHOTOGRAPHIE AUSSITOT APRES L'ACCIDENT

Le 16 avril, un terrible accident de sphérique a causé la mort de quatre militaires, les capitaines Clavenad et de Noux, le lieutenant Vasselot de Regné et le sous-officier Richy et celle d'un aéronaute civil très connu, Jacques Aumont-Thiéville. Partis du parc de Saint-Cloud, la traversée de Paris les obligea à dépenser la plus grande partie de leur lest. Ils perdirent peu à peu de l'altitude, si bien qu'ils heurtèrent de nombreuses habitations pendant trois kilomètres. On suppose que dans ces chocs atroces, Jacques Aumont-Thiéville et le capitaine Clavenad furent frappés, tandis qu'ils vaquaient aux manœuvres nécessaires.

FAIT CINQ VICTIMES

LES CORPS DES VICTIMES SONT CACHÉS SOUS DE LA PAILLE

Evanouis ou même tués, la conduite de l'aérostat passa aux mains inhabiles des survivants qui devaient être affolés. En arrivant au-dessus de Villiers-sur-Marne, où ils rencontrèrent un terrain splendide, l'un deux croyant tirer la corde de la soupape dut agir sur le panneau de déchirure et le ballon se dégonflant instantanément écrasa à terre les malheureux. En haut de gauche à droite : le capitaine Clavenad, J. Aumont-Thiéville, le lieutenant Vasselot de Régné, le capitaine de Noux.

LES BASQUES SONT CHAMPIONS DE FRANCE DE FOOTBALL RUGBY

HEDEMBAIGT QUI FAIT LA TOUCHE PASSE A FORTIS
Dimanche dernier, se disputait à Colombes la finale du championnat de France de Football Rugby. Suivant les prévisions générales les Bayonnais ont remporté une facile victoire marquant 31 points contre 8.

UN ARRET DE BAYONNE
Les plaquages des Bayonnais furent remarquables. Ils étaient pratiqués bas, au-dessous des genoux et peu de joueurs du Sporting purent échapper à leur efficacité. Notre photographie représente un arrêt, l'arbitre siffle une faute.

LABASTE VA MARQUER UN ESSAI POUR BAYONNE
Labaste fit preuve d'une adresse extraordinaire, il fut un trois-quart aile merveilleux dans l'attaque et dans la défense. Sur notre photographie il est suivi de son adversaire direct, le jeune Buscail, qui fit une partie très courageuse.

UNE TOUCHE : MIAHLE S'EMPARE DU BALLON
Les avants du S. C. U. F. eurent l'avantage dans les touches courtes; Cadenat se fit remarquer par son activité. — En médaillon, à gauche, Charles Forgues donnant un coup de pied de dégagement. On voit derrière lui Theuriet, le capitaine du S. C. U. F. qui fit une partie très scientifique. En médaillon, à droite, Senmartin va dégager son camp après avoir évité le trois-quart aile bayonnais Labaste.

LA VIE AU GRAND AIR

HEDEMBAIGHT DEGAGE EN TOUCHE
Hedembaight, surnommé « Mastic », par ses compatriotes, déploya une activité débordante et fit entre autres des attaques personnelles excellentes au départ de sa mêlée. Il combina très bien avec son demi d'ouverture Roé.

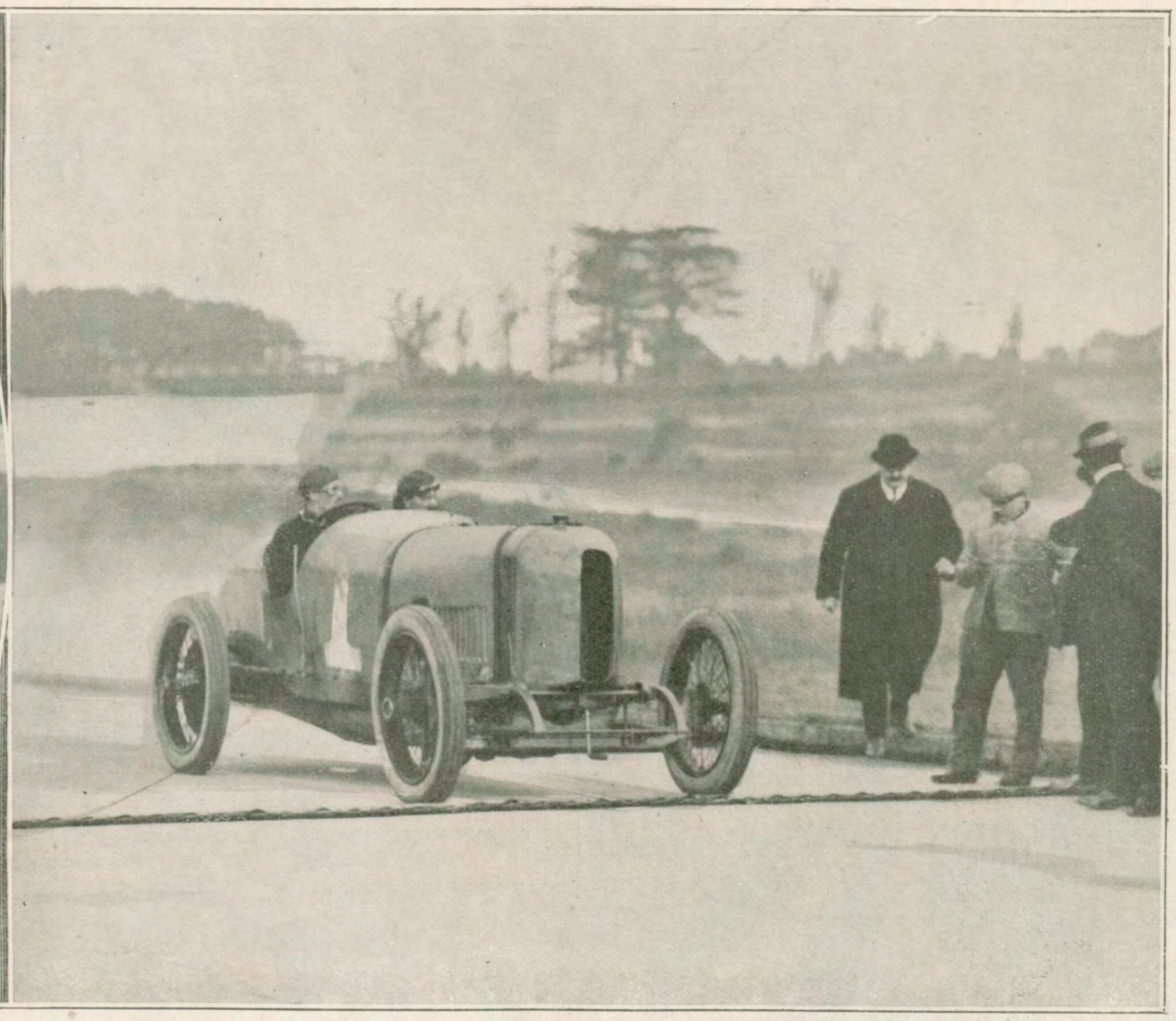
FERNAND FORGUES VA S'EMPARER DU BALLON
Fernand Forgues, le capitaine bayonnais, joua selon sa réputation et commanda son équipe avec beaucoup d'autorité. Le quinze bayonnais fut en effet remarquable par son silence, son obéissance et sa bonne tenue.

HEDEMBAIGHT SAUVE SON CAMP DANS SES 22 MÈTRES
Le camp de Bayonne fut envahi de nombreuses fois mais l'adresse des Scufistes ne fut pas suffisante pour mener à bien ces nombreuses attaques. Cette adresse, qui manquait aux Universitaires, était au contraire la qualité dominante de l'équipe adverse.

A 187 KILOMÈTRES A L'HEURE

LES DEUX RECORDMEN

Les deux fameux champions du volant, Boillot et Goux, avant leur tentative de Brooklands

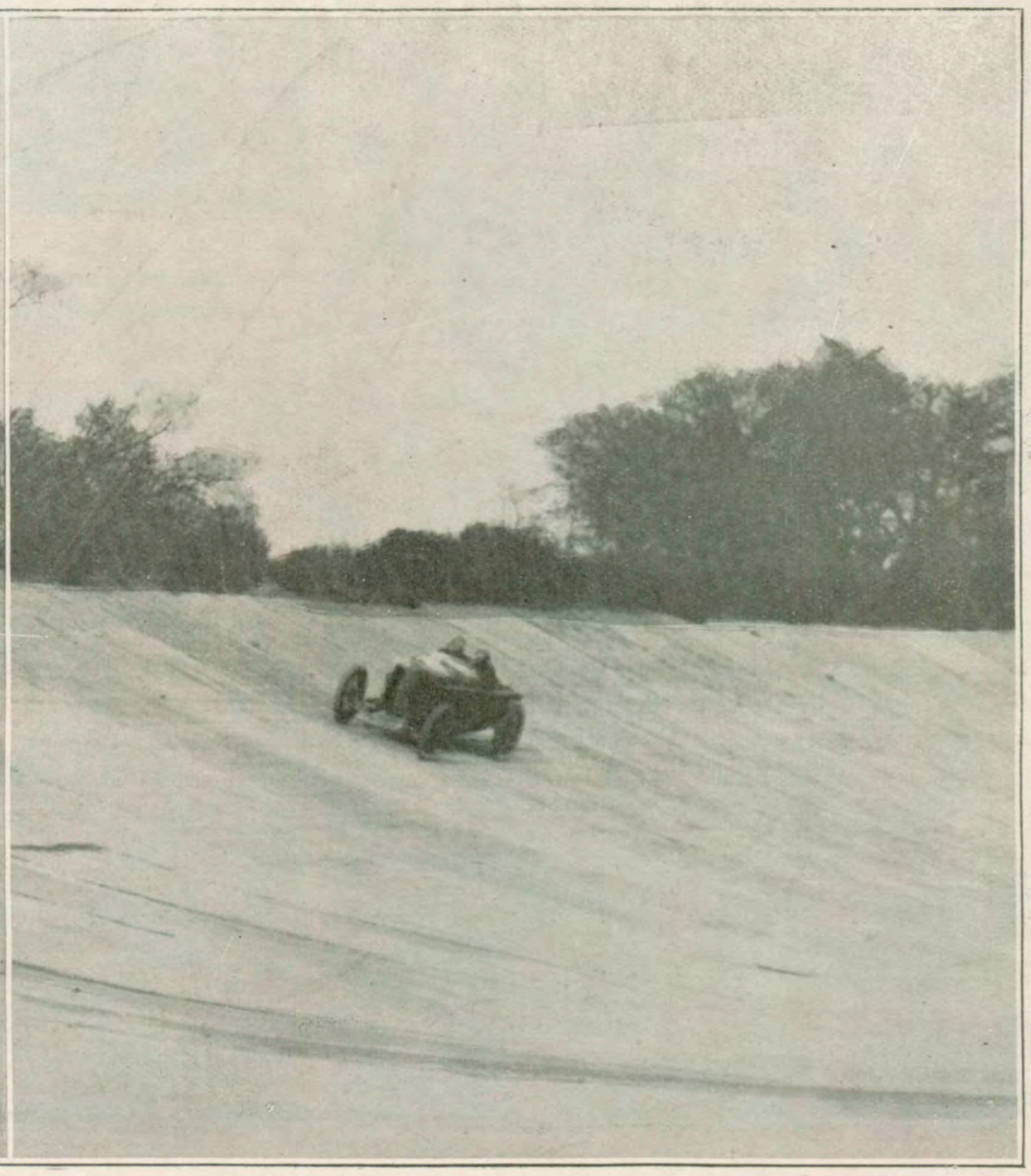


LE DÉPART DE GOUX

Le 12 avril, à Brooklands, Goux et Boillot ont fait une ample hécatombe de records. Ils se relayaient, après l'heure, pour le ravitaillement. Celui de l'homme était aussi nécessaire que celui de la voiture.

LA VOITURE EN VITESSE

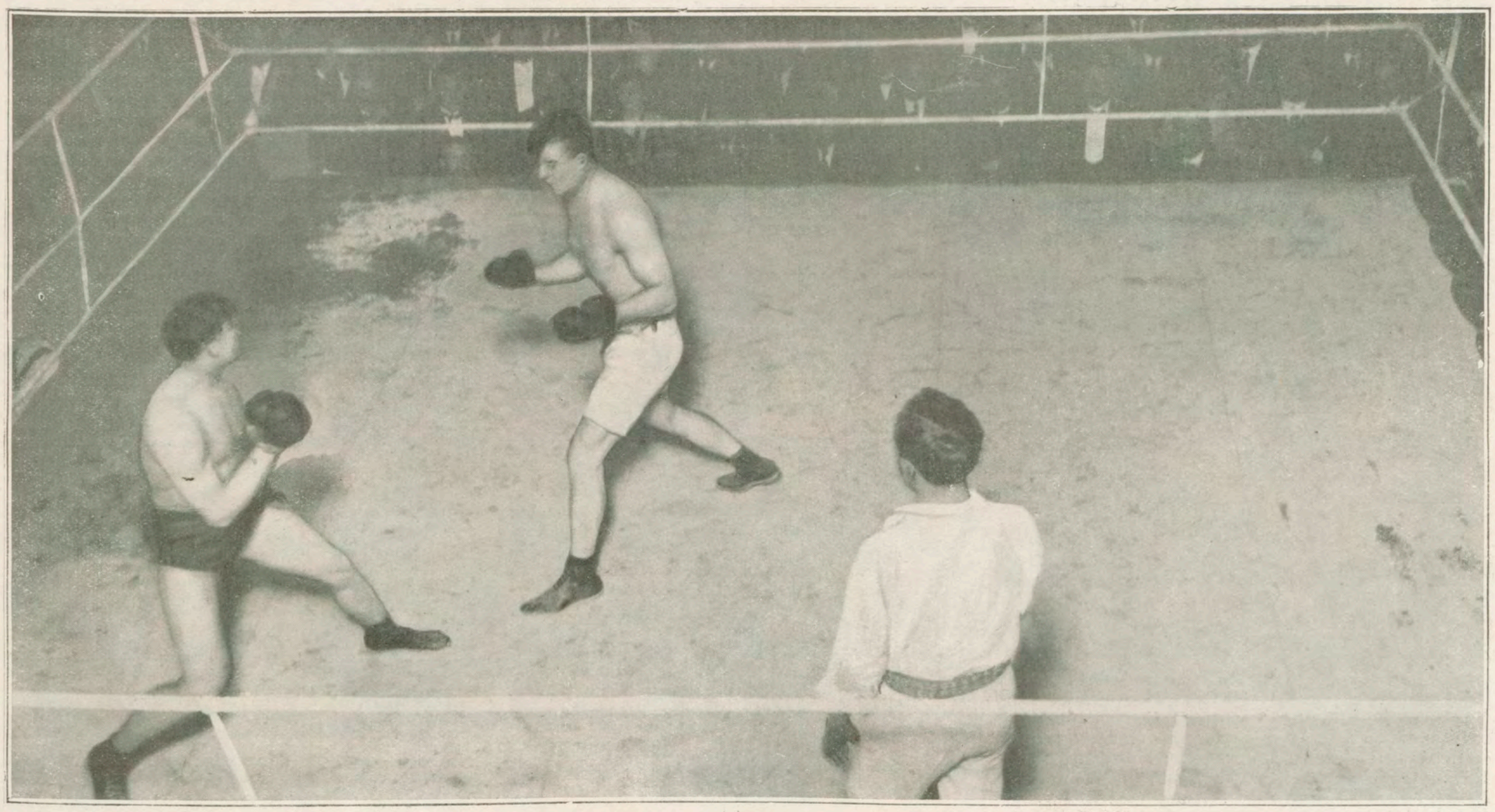
Malgré l'état de la piste, très défectueux comme on s'en rend compte sur les photographies, Boillot et Goux réalisèrent dans l'heure, départ arrêté, 170 kil. 588. (Voiture Peugeot, pneus Palmer à cordes.)



UN VIRAGE DANGEREUX

La plus forte vitesse sur un tour, fut de 187 kil. à l'heure. Les records des 50, 100, 150 milles et de l'heure furent battus : en 1 h. 28 m. 35 s. Les recordmen s'arrêtèrent par suite de la rupture d'un tuyau d'essence,

LES GRANDS MATCHES DE BOXE



BERNARD EST DÉCLARÉ VAINQUEUR DE W. LEWIS

Samedi dernier, un grand match de boxe opposait le fameux américain, Willie Lewis, qui ne possède plus hélas! sa puissance d'antan, au jeune Français Bernard qui, après avoir traversé une période terne, semble avoir retrouvé toute sa valeur et sa combativité. Le combat fut magnifique, mais les juges accordèrent la victoire à Bernard, alors que le match nul paraissait s'imposer.

LE MATCH D'ASSOCIATION FRANCE-LUXEMBOURG

DEVANT LES BUTS DU LUXEMBOURG

Dimanche dernier, à Saint-Ouen, l'équipe de France qui, la saison dernière, avait battu l'équipe du Luxembourg par 6 buts à 2, en a triomphé à nouveau et cette fois par 8 buts à 0. Notre photographie est prise au moment où la balle, shootée par Poulain, sort sur la gauche. L'arbitre ordonne le dégagement aux six mètres En médaillon : Ducret, le capitaine de l'équipe française, va s'emparer de la balle.

FOOTBALL-RUGBY

Après le championnat

Vieux souvenirs.

Il apparaît à peu près certain que, dimanche dernier, nous avons vu, pour la dernière fois, la finale du championnat de France de football rugby, organisée selon la tradition qui, depuis tout près de quinze ans, fait force de loi : chaque champion régional se qualifiant suivant les règles en vigueur dans ce centre particulier, soit en poule, soit par éliminatoires, et tous ces champions opposés alors les uns aux autres en un premier tour éliminatoire, puis en un second, puis les quatre survivants disputant les deux demi-finales, pour en arriver enfin au combat décisif, mettant en présence les deux clubs invaincus.

Désormais, paraît-il, une part aussi grande ne sera plus laissée à la chance, qui intervient forcément dans ce championnat, où un club joue tous ses espoirs et toutes les forces de sa saison en un seul match.

Et, cependant, ce n'est pas sans un souvenir ému que nous verrons disparaître la formule actuelle qui, déjà, avait paru un énorme progrès, vers 1898, lorsqu'elle permit à la province de venir prendre part à la lutte.

Je revois encore, pour ma part, les premières parties amicales qui mettaient aux prises les scolaires de l'école Monge, ceux du lycée Lakanal et de l'école Alsacienne qui, dès 1890, avant même qu'il ne fut question du championnat de France, disputaient un championnat interscolaire; les équipes des lycées Janson, Henri IV, Condorcet, venant bientôt compléter ce bel élan scolaire, sur lequel commençait à s'édifier la prospérité du Stade Français et du Racing Club de France.

Mais, peu à peu, tout se purifiait, tout s'organisait, et, enfin, en 1892, le Stade Français et le Racing Club, seul à seul, disputaient le premier championnat de France. Le Racing l'emportait.

Au point de vue match Stade-Racing, ce n'était, d'ailleurs, que le second de la série, car, en 1891, le Stade avait battu le Racing.

En 1893, le lot s'étendait déjà : l'Académie Julian avait formé une équipe, de même que l'Inter-Nos et le Cercle Pédestre d'Asnières.

Cette fois, le Stade gagna assez confortablement, et le championnat était lancé et bien lancé !

LE BAYONNAIS BEAULIEU EN COSTUME NATIONAL.

Jusqu'en 1896, il ne fut, en realité, qu'un championnat de Paris, qui ne voyait que deux adversaires dignes du titre, toujours le Stade et toujours le Racing. Et le Stade Français battait, en 1894 et en 1895, son acharné rival.

En 1896, changement de tableau : des dissidents du Racing forment l'Olympique Club et, cette année-là, qui fut la première où le championnat de France fut disputé, non par matches éliminatoires, mais en poule, le match décisif ne se joua pas entre le Racing et le Stade, mais entre l'Olympique et le S. F. L'Olympique gagnait de justesse vers la fin s'assurant ainsi pour la première et dernière fois, le championnat de France de rugby.

En 1897, le Stade Français reprenait son titre. En 1898, grand changement: le Stade Bordelais etait admis à participer à la grande compétition nationale qui prenait alors, pour la première fois, un caractère digne de ce titre. Et, en 1899, le Stade Bordelais, par une très pénible victoire par 5 points à 3, sur le S. F., emportait, sur les bords de la Gironde, le glorieux trophée.

Le R. C. F. retrouvait ses journées de gloire, en s'inscrivant au palmarès, en 1900, par sa victoire sur le Stade Bordelais (37 points à 3) et, en 1902, également, par une victoire sur le même Stade Bordelais, par 6 points à 0.

Entre temps, en 1901, le Stade Bordelais avait bien battu, dans la finale, le S. F., mais à la grande indignation de tout le Midi, les pouvoirs sportifs durent lui enlever le bénéfice de sa victoire et déclaraient le Stade Français, champion de France. Les Bordelais avaient, en effet, fait jouer des joueurs qui n'étaient pas qualifiés.

En 1903, un nouveau club de province réussissait à s'inscrire sur la liste des finalistes : le Stade Olympien des Etudiants de Toulouse, qui succombait, d'ailleurs, dans la finale, contre le Stade Français.

Puis, c'était alors la grande période du Stade Bordelais, qui était absolument invincible, en 1904, en 1905, en 1906 et en 1907. Et, chose curieuse c'était toujours le Stade Français qui, en tant que champion de Paris, parvenait jusqu'à la finale, pour s'y faire battre régulièrement par les champions de la Gironde.

En 1908, nouvelle bataille Stade Français-Stade-Bordelais. Alors que l'équipe du Midi était grandissime favorite, les Parisiens réussirent à ramener enfin le trophée national à Paris, par 16 à 3.

En 1909, le Stade Bordelais battait le Stade Toulousain; puis, en 1910, le Football Club de Lyon réussissait à triompher du Stade Bordelais.

L'année 1911 voyait l'entrée en ligne d'un nouveau champion de Paris : le Sporting Club Universitaire, qui réussissait à aller jusqu'à la finale qui l'opposait au Stade Bordelais, mais là, le S. C. U. F. culbutait.

L'an dernier, enfin, c'était la grande année de Toulouse, et les diables rouges réussissaient à triompher dans l'épreuve finale, après que leur situation avait un moment paru bien désemparée.

Cette année, je n'ai pas besoin de rappeler comment le S. C. U. F. devint champion de Paris, malgré un pénible début de saison, et après quelles terribles batailles il put se débarrasser de Nantes d'abord et de Perpignan ensuite, tandis que les Bayonnais marchaient de succès en succès, en éliminant successivement Tarbes, Férigueux, et enfin le grand favori, le Stade Bordelais.

Le nom de l'Aviron Bayonnais, qui s'est inscrit sur le palmarès dimanche, clôturera ainsi cette première période du championnat de France, puisque, désormais, nous devons vivre sous un nouveau régime.

GÉO LEFÈVRE.

FOOTBALL ASSOCIATION

Une belle clôture

La France bat le Luxembourg.

La France clôture brillamment sa saison internationale de football association. Certes la victoire obtenue sur le Luxembourg, qui n'occupe qu'un rang secondaire dans la compétition européenne, était escomptée, mais elle fut obtenue dans un style qui mérite de retenir l'attention.

La saison dernière nous triomphâmes par 6 buts à 2; dimanche dernier, nous accentuâmes notre supériorité en portant à 8 buts l'écart qui nous sépare de nos voisins.

D'un bout à l'autre de la partie, nos représentants furent absolument maîtres de la situation. Nos adversaires, continuellement harcelés, durent se cantonner dans une défense énergique et serrée. Grâce à l'excellente tenue de leur gardien de but et de leur arrière défense ils évitèrent l'écrasement.

Il faut, pour être juste, déclarer que nos joueurs ne cherchèrent à aucun moment à grossir le score, mais plutôt à soigner leur exhibition. Il réussirent à faire du beau jeu. Les buts furent amenés de façon très classique, demis et avants se conjuguant au mieux des intérêts de l'équipe. Bref, les deux mille spectateurs présents n'eurent pas à regretter leur déplacement, et, bien que le résultat ne fit de doute pour personne, la variété des combinaisons de notre onze national assura le succès de ce match dont l'intérêt cependant avait été contesté parmi nos « soccers ».

Il est bien évident que nous ne pouvons tirer aucun enseignement de pareilles rencontres. Le Luxembourg, de par le peu d'éléments dont il dispose, éprouvera toujours de grandes difficultés à mettre en ligne des individualités assez brillantes pour mettre en échec des nations où le recrutement porte sur un nombre considérable de joueurs.

A l'heure actuelle, le jeu pratiqué par ses représentants rappelle celui dont s'enorgueillissaient les équipes continentales dans les environs de 1900.

Nous devons cependant conserver à notre programme cette rencontre avec le Luxembourg. Premièrement en commémoration de nos premières victoires internationales qui furent acquises à ses dépens, et ensuite pour nous donner l'occasion d'entraîner notre équipe sélectionnée en vue des luttes plus serrées que nous avons à fournir contre les Anglais, les Belges, les Suisses et les Italiens, en attendant qu'à leur tour les Hollandais et les Allemands entrent en lice.

Il est de toute évidence que nos dirigeants agiraient sagement en plaçant ce match au début de la saison. Il permettrait ainsi à nos joueurs d'acquérir une cohésion qui leur fit complètement défaut lors de leurs premières sorties contre l'Italie et la Belgique.

Nous devons envisager avec confiance notre prochaine campagne internationale, car l'année qui vient de s'écouler, nous a révélé plusieurs joueurs de très grande classe. Avec les Chayriguès, Hanot, Ducret, Barreau, Maës qui ont affirmé leur suprématie dans les postes qu'ils occupent, des nouveaux comme Raymond Dubly qui fut la grande révélation, Lesur, Poulain, Lhermitte, Montagne, Gamblin, Gravier, Chaudelier, Bournonville et autres, peuvent nous donner l'espoir que la France obtiendra avant qu'il soit longtemps la place qu'elle devrait occuper, si elle n'avait perdu un temps précieux dans d'oiseuses querelles de Fédérations, fort heureusement réglées ces derniers temps pour le plus grand bien de ses nombreux pratiquants.

L. LONBAR.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 27 AVRIL. — *Cyclisme.* — Grand Prix de Buffalo.

DIMANCHE 27 AVRIL. — *Football Association.* — Rouen (Finale du Championnat de France).

DIMANCHE 27 AVRIL. — *Boxe.* — Championnat de France interscolaire.

DIMANCHE 27 AVRIL. — *Hippisme.* — Longchamp (56e Prix Biennal, la Coupe).

JEUDI 1er MAI. — *Hippisme.* — Longchamp (Prix du Cadran).

JEUDI 1er MAI. — *Course à pied.* — Saint-Cloud (Championnat interscolaire).

RESULTATS TECHNIQUES

DU 14 AU 21 AVRIL

AVIATION

MARDI 15 AVRIL. — Juvisy. — Champel bat le record de distance avec 4 passagers, couvrant 250 kilomètres (ancien record 25 kilom. 740), il bat aussi le record de durée avec 3 h. 1 m (ancien record : 1 h. 18 m).

MARDI 15 AVRIL. — Le Crotoy. — Marty bat le record de la hauteur avec 3 passagers, montant à 1.800 mètres (ancien record : Chevillard, 1.350 mètres).

MARDI 15 AVRIL. — Monaco. — *Prix de l'International Sporting Club :* 1. Gaubert, 270 kilomètres en 7 h. 40 m. 12 s. ; 2. Brégi, 260 kilomètres en 3 h. 33 m. 59 s.

MERCREDI 16 AVRIL. — Berlin. — L'aviateur Daucourt s'adjuge la prime de la Coupe Pommery, volant de Paris à Berlin (950 kilomètres) en 7 h. 40 m. (record du voyage dans la même journée).

JEUDI 17 AVRIL. — Cologne. — L'aviateur Hamel, parti de Douvres avec un passager, atterrit à Cologne couvrant 400 kilomètres en 4 h. 18 m., après avoir survolé l'Angleterre, la France, la Belgique et l'Allemagne.

JEUDI 17 AVRIL. — Monaco. — *Coupe internationale d'hydravions :* 1. Prévost, qui couvre les 270 kilomètres en 3 h. 48 m. 22 s. ; 2. Garros ; 3. Weymann.

CYCLISME

DIMANCHE 20 AVRIL. — Menin. — La course Paris-Menin est gagnée par Micheletto devant Monseur, Deman, Vandaele, etc.

DIMANCHE 20 AVRIL. — Parc des Princes. — (Course de demi-fond) *Première manche* (20 kilomètres) : 1. L. Didier ; 2. Germain ; 3. Darragon.

Deuxième manche (20 kilomètres) : 1. Lavalade ; 2. Guignard ; 3. Ryser.

Finale (60 kilomètres) : 1. Didier, en 50 m. 36 s. 3/5 ; 2. Lavalade, à 7 tours ; 3. Germain, à 30 tours.

ATHLÉTISME

SAMEDI 19 AVRIL. — Boxe. — Paris : Bernard bat Willie Lewis aux points en 20 rounds.

DIMANCHE 20 AVRIL. — Football Rugby. — Colombes : L'Aviron Bayonnais bat le Sporting Club Universitaire de France par 31 points à 8 ; il devient champion de France de rugby.

DIMANCHE 20 AVRIL. — Football association. — Saint-Ouen L'équipe de France bat l'équipe du Luxemboug par 8 buts à 0.

HIPPISME

MERCREDI 16 AVRIL. — Le Tremblay. — *Prix Edgard Gillois* 3 800 mètres, 10.000 francs). — 1. Saint Ange III, à M. Edouard Kann (J. Childs) ; 2. Wagram II. — P. M. : gag., 26 fr. 50 ; pl., 10 fr. 50.

JEUDI 17 AVRIL. — Auteuil. — *Prix Pride of Kildare* (haies, handicap, 3 500 mètres, 10.000 francs) : 1. Sulpice, à M. H. Letellier (Powers) ; 2. Bercy. — P. M. gag., 119 fr. 50 ; pl., 35 francs, 20 fr. 50.

VENDREDI 18 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Boïard* (2 000 mètres, 50.000 francs) : 1 Isard II, a. baron Ed. de Rothschild (O'Neil) ; 2. Amadou ; 3. Shannon. — P. M. : gag., 31 fr. 50 ; pl., 13 fr. 50, 16 francs, 16 francs.

DIMANCHE 20 AVRIL. — Longchamp. — *Prix Hocquart* (2.400 mètres, 30.000 francs) : 1. Père Marquetie, à M. P. de Saint-Phalle (Ch. Childs) ; 2. Brûleur ; 3. Careless. — P. M. ; gag., 67 francs ; pl., 23 francs, 27 fr. 50, 68 francs.

Prix de Lutèce (2.200 mètres, 12.000 francs) : 1. Carandor, à M. Félix Dubois (J. Childs) ; 2. Rasoir. — P. M. : gag., 111 fr. 50 ; pl., 37 francs. 67 fr. 50.

GOLF

DIMANCHE 20 AVRIL. — Golf de La Boulie. — *Prix Delaunay-Belleville* : M. A.-M. Vagliano finit à égalité avec M. Fauquet-Lemaître. Rejouant dans l'après-midi, M. A.-M. Vagliano bat M. Fauquet-Lemaître par 4 trous d'avance et 2 à jouer. M. P. de Mandrot bat M. Ch. Cahen d'Anvers par 3 trous d'avance et 2 à jouer. M. Philippe Bérard bat M. A. Van Bergen par 6 trous d'avance et 3 à jouer.

Ce qu'il faut lire : ROULETABILLE CHEZ LE TSAR

PAR GASTON LEROUX

Suite des *Aventures extraordinaires de Joseph Rouletabille, reporter.*

Déjà parus dans la même série :

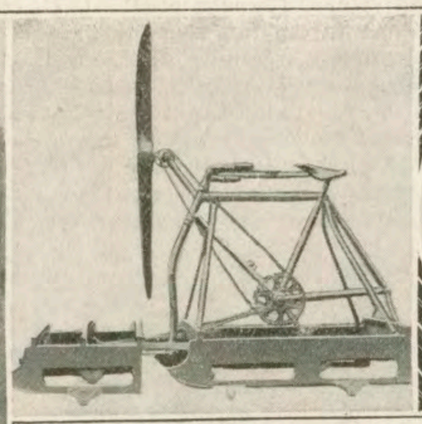
Le Mystère de la Chambre Jaune
75e édition

Le Parfum de la Dame en Noir
60e édition

Le volume : 3 fr. 50 — En vente partout — (Pierre Lafitte et Cie).

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

L'arrivée de Guichemerre, le vainqueur de la course Pierroton-Bordeaux (17 kil.) disputée le 13 avril.



La bicyclette traîneau pour glace que vient d'établir M.G.de Puiseux, déjà inventeur d'une aviette

A. J. Pathé, champion d'Egypte de tennis. Il a remporté la Coupe R.-F. Doherty, au Caire.

L'aviateur Sanoff, évoluant aux environs de Janina. On se souvient que ce pilote lança des bombes au-dessus de Bizani.

Le plus grand et le plus petit joueur de base ball. Ils appartiennent au même club.

Le match de rugby Hanovre-Berlin est revenu à l'équipe de Hanovre qui fit preuve d'une grosse supériorité sur le team adverse.

L'équipe de la société "Komet" qui a remporté la victoire par équipe dans le cross country, disputé sur un parcours de 16 kil., à Berlin.

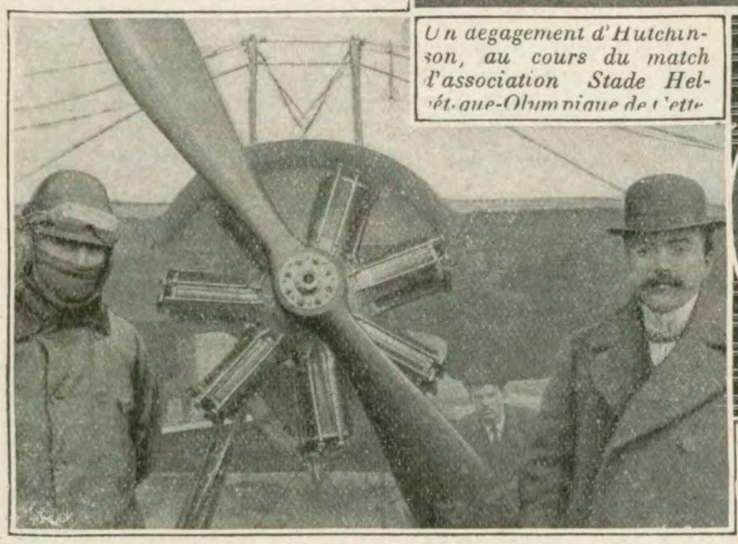
Une vue de la course de motocyclettes (100 kilomètres) gagnée par Hoffmann, à Berlin.

Le départ de Biarritz de l'aéronaute Jules Dubois, qui réussit à traverser les Pyrénées.

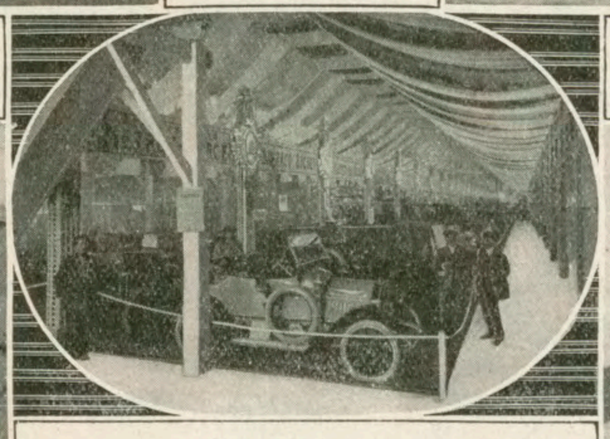
Un degagement d'Hutchinson, au cours du match l'association Stade Helvétique-Olympique de Lette-

Albert Chandeur, qui a passé son brevet de pilote, accomplissant l'épreuve de haut. à 600m.

Renaux, le vainqueur de Paris-Puy de Dôme, s'entraînant à Monaco, avec le champion Delagrange

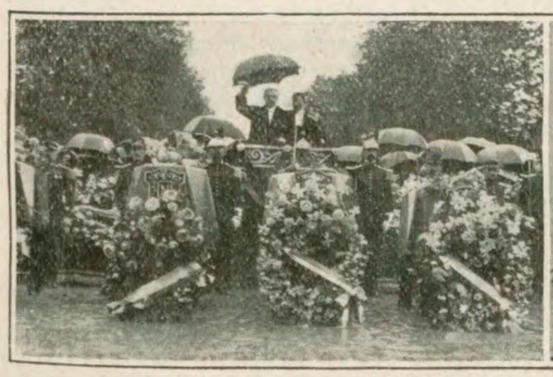


Le capitaine aviateur Aubry (à gauche) a été victime d'un curieux accident : son appareil se serait retourné à 200 mètres de haut mais il l'aurait redressé à quelques mètres du sol.



Vue générale de l'exposition automobile qui s'est tenue la semaine dernière à Alger. Les meilleures marques continentales y étaient représentées.

L'aviateur anglais Hamel est parti de Douvres, sur son Blériot, le 17 avril, avec un passager. Il atterrissait à Cologne après un vol de 405 kilomètres sans escale, après avoir traversé quatre pays.

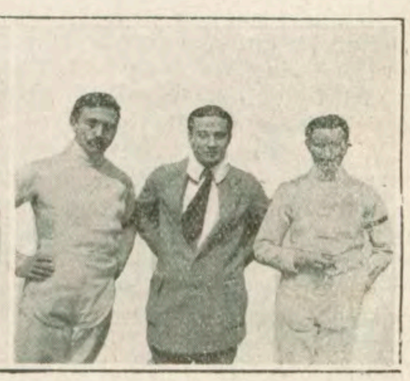


M. Etienne, ministre de la guerre, prononçant son discours aux obsèques des cinq victimes de la catastrophe de sphérique de Villiers-sur-Marne.

Micheletto qui, sur sa bicyclette munie de pneus Continental, a gagné Paris-Menin.

L'équipe d'Aston Villa a remporté la coupe d'Angleterre, battant l'équipe de Sunderland par 1 but à zéro.

L'équipe A de la salle Baudry qui a remporté le challenge des amis de l'épée. De g. à dr. : R. Crespin, L. Baudry, J. Mayer.



L'équipe B de la Salle Baudry classée première ex-æquo avec l'équipe A. De g. à dr. R Guillou, Joe Bridge, Lafontan.

HIPPISME

La Lignée mâle.[1]

L'effectif des étalons en France et en Angleterre.

Nous avons vu, l'autre jour, comment se sont comportées, depuis la fondation du pur sang, les trois lignées d'Eclipse, d'Herod et de Matchem.

Nous allons examiner maintenant l'influence qu'elles exercent parmi l'effectif des étalons qui fonctionnent actuellement en France aussi bien qu'en Angleterre.

Nous considérerons 218 étalons français et 396 étalons anglais, que nous allons répartir, dans le tableau ci-dessous, entre les principaux chefs de file des trois grandes lignées.

1° Les descendants d'Eclipse.

	Etalons français	Etalons anglais
par The Baron	22	102
— Warlock	1	»
— Oxford	18	61
— Orlando	9	7
— Ithuriel	4	12
— Newminster	31	58
— Lord of the Isles	»	1
— Monarque	7	»
— King Tom	3	»
— Voltigeur	61	123
— Weatherbit	4	2

2° Les descendants d'Herod.

par Fitz-Gladiator	2	»
— The Nob	6	»
— Ion	5	10
— The Flying Dutchman	18	1
— Vandal	4	»
— Thormanby	15	2
— Lexington	1	1

3° Les descendants de Matchem.

par Melbourne	7	16

Un simple coup d'œil permet de se rendre compte que bien des lignées, qui ont complètement disparu en Angleterre, sont encore représentées en France. En procédant à un dépouillement plus attentif, nous verrons les conséquences qu'il est permis de tirer.

The Baron est représenté par les deux fils qu'il a eus avec Pocahontas : Stockwell et Rataplan. Finissons-en tout de suite avec ce dernier qui ne compte en France qu'un descendant, Throwaway, et qui n'est pas beaucoup mieux traité en Angleterre.

Stockwell, lui, occupe une place beaucoup plus importante; mais alors qu'en Angleterre un quart des étalons remontent à lui, en France, cette proportion se change en un dixième. La différence provient des fils de Minting, de Cyllene, de Laveno, de Martagon, de Kendal et de Melton. Dans notre pays, la branche la plus nombreuse est celle de Flying Fox dont nous possédons huit fils; à côté, nous avons deux fils de Sainfoin, Rock Sand et Sagamore; un fils de Kendal, Sizergh; un fils de Cyllene, Hélicon et un fils de Laveno, Galvani.

Warlock, qui vient ensuite, se perpétue par Vaucouleurs, un fils de Border Minstrel; il est assez curieux de constater que ce dernier compte une trentaine de filles parmi les poulinières du dernier Stud Book. L'Angleterre n'a certes pas à nous envier le rejeton qu'il nous a laissé dans la lignée mâle.

Oxford, à part deux petits fils d'Energy (Artisan et Presto), n'est représenté que par les descendants d'Isonomy, presque tous importés, si l'on excepte les fils de Son O'Mine; il n'est donc pas étonnant que l'Angleterre soit beaucoup mieux pourvue que notre pays, car elle a conservé de nombreux fils de Gallinule, d'Isinglass, etc...

Orlando présente, en Angleterre, une importation américaine, Colin par Domino; une origine française, Le Blizon qui remonte à Flageolet; et comme production indigène, Count Schomberg, son propre frère, et deux de ses fils. En France, il y a deux importations américaines. Peter Pan et Olympian, un petit-fils et un fils de Domino; trois descendants de Wellingtonia, Love Grass, Fair Boy et Alençon; trois descendants de Flageolet, Maximum, Ouistiti et la nouvelle recrue, Amoureux III, qui ramène en notre pays le sang de Rayon d'Or que l'Amérique nous avait enlevé.

Le contingent d'Ithuriel comprend, dans les deux contrées, principalement les fils de Carbine, parmi lesquels on note ici Gingal et Ramrod; là-bas, Bomba, Fowling Piece et Spearmint.

Newminster est, proportionnellement, mieux représenté en France qu'en Angleterre. Le fait provient des descendants de The Bard et de Bay Ronald; nous avons, en outre, quelques petits-fils d'Hermit, notamment le Roi Soleil, dont le fils, Sans Souci II, a effectué de si magnifiques débuts.

La France revendique seule les lignées de Monarque et de King Tom. La première se compose, à part Prestige, d'Ermak et de ses fils : Liliom, Jermak, Rataplan et Bravo. A la seconde appartiennent Zingaro, Regret et Libaros, le père du héros du Grand Prix de l'an dernier, Houli.

Pour Voltigeur, la proportion est à peu près exactement gardée entre les deux pays. C'est là que nous trouvons la lignée du fameux Saint-Simon; nous avons, parmi les étalons fonctionnant actuellement en France, neuf de ses fils, trente et un de ses petits-fils et quatre de ses arrière-petits-fils. Les chiffres sont de plus du double en Angleterre. Pour faire le compte général, il faudrait poursuivre le dépouillement dans tous les pays où l'on pratique l'élevage du pur sang, depuis la République Argentine jusqu'à l'Australie. Que dire de l'influence formidable de ce remarquable étalon, dont la date de naissance ne remonte qu'à 1881!

Weatherbit se perpétue par Masqué et ses trois fils : Vinicius, Crillon et L'Inconnu.

Parmi les descendants d'Herod, Fitz Gladiator, avec Jean Lapin et Railleur, et The Nob, avec Talcave, Fourire et Roméo, n'ont pas grande chance de faire pâlir de jalousie nos voisins, qui ne possèdent pas ces rameaux.

La lignée d'Ion, dans cette catégorie, est la seule pour laquelle l'Angleterre peut présenter un nombre normal de représentants. Ce sont, pour la plupart, des descendants de See Saw; chez nous, l'un de ceux-ci, Little Duck, donne Champaubert avec ses deux fils, Tagliamento et Friant II. Nous avons aussi, par une autre branche, Grey Plume.

The Flying Dutchman, ce sont tous les Dollar : les fils de Callistrate, de Gardefeu, d'Elf et Ob par Bocage. Ils n'en ont qu'un en Angleterre, Arizona, qu'ils sont venus chercher chez nous.

Après Vandal, uniquement composé d'éléments américains (Oversight, Ellsmere et Yankee), nous trouvons, avec Thormanby, toute la descendance de Le Sancy; deux de ses rejetons, Nabot et Roi Hérode, ont été exportés en Angleterre.

Lexington, c'est encore l'Amérique avec Jack Snipe.

Quant à Melbourne, l'unique chef de file de Matchem, il est représenté par Winkfield's Pride et ses fils, par Bachelor's Button et par Mark Time. L'effectif anglais diffère quelque peu : il comprend des fils de Wolf's Crag, de Kilwarlin et de Marco.

René Riondet.

(1) Voir le numéro 761.

La semaine hippique

Le prix Boïard et le prix Hocquart.

Isard II contre Amadou, les jeunes contre les vieux : c'était là les deux côtés intéressants du Prix Boïard. Le résultat a été douteux sur le premier point, très net sur le second et, des deux parts, fort intéressant. Isard II et Amadou ont fini en tête à deux longueurs et demie devant Shannon. C'est un triomphe pour la génération nouvelle. Une question pourtant se pose : la supériorité des jeunes eût elle été la même à Longchamp? Shannon n'a jamais été à Maisons et, notamment sur la ligne droite, aussi brillant qu'ailleurs. La preuve en a été faite l'an dernier à diverses reprises. De ce qu'il a fini devant tous ses contemporains, dans le Prix Boïard comme dans le Prix des Sablons, il ne s'ensuit pas qu'il ait montré des deux côtés la même forme. La place de Le Cid III, dans l'une et l'autre occasion, semble même prouver le contraire. Le poulain de M. Olry Rœderer était à cinq longueurs environ derrière lui à Longchamp, et à une encolure seulement à Maisons, sur la même distance. Qu'il eut trouvé la course de Maisons mieux à sa convenance, c'est possible; qu'il ait été légèrement désavantagé à Longchamp par un incident de parcours, c'est certain; mais je ne crois pas que ces deux circonstances expliquent suffisamment la contradiction des deux résultats. Babette II, d'ailleurs, qui n'est certainement pas de la classe de Shannon, a fini elle aussi tout près de lui. Tout compte fait, je pense que Shannon, sur son vrai terrain, à Longchamp, se fut tout autrement défendu.

Les jeunes, d'ailleurs, sont légèrement avantagés dans le Prix Boïard. L'écart de poids leur est favorable. Vingt livres sur 2.000 mètres, à cette époque de l'année, c'est beaucoup. Sans doute, les vieux depuis dix ans ont gagné aussi souvent que leurs cadets. On trouve sur le palmarès : d'un côté, Macdonald II (1905), Maintenon (1907), Biniou (1908), Lieutel (1910), Badajoz (1911); de l'autre, Macdonald II (1904), Prestige (1905), Verdun (1909), Martial III (1912), Isard II (1913). Mais la présence d'un bon trois ans est relativement rare. Les générations antérieures sont généralement mieux représentées. Les jeunes ont battu d'excellents quatre ans. Derrière Martial III, par exemple, il y avait Cadet Roussel III et Rire aux Larmes, derrière Verdun, Biniou; derrière Prestige, Phœnix et Punta Gorda. Les vétérans, par contre, n'ont presque jamais battu un trois ans sérieux. L'année de Lieutel, Berceuse représentait seule la jeune génération. L'année de Badajoz, l'unique trois ans du lot était La Bohème. Maintenon n'a battu que Pernod. En somme, le seul trois ans de marque qui ait succombé a été Sea Sick, battu par Biniou. Une exception n'infirme pas la règle.

Ces constatations n'ont nullement pour objet de rabaisser le mérite d'Isard II et d'Amadou, dont la haute valeur n'est pas contestable. Isard II, sans la présence d'Amadou, aurait gagné le Prix Boïard dans le même style que le Prix Lagrange, et avec la même autorité. Amadou, s'il n'avait eu de la peine à se dégager, aurait peut-être battu Isard II. Quand ce dernier a réglé Shannon, Amadou, enfermé, n'a pu donner, en même temps que lui, son effort et s'est laissé prendre, de ce fait, plusieurs longueurs. Mais on ne peut dire, cependant, qu'il n'ait pu venir que tardivement, car il est arrivé à la hauteur de son adversaire et la lutte finale qui s'est terminée par une tête en faveur d'Isard II, s'est faite botte à botte.

PÈRE MARQUETTE, VAINQUEUR DU PRIX HOCQUART

Les partisans d'Amadou peuvent très légitimement escompter une revanche, mais ceux d'Isard II n'ont pas lieu de désespérer. Ce sont deux bons chevaux, et si leurs écuries respectives ont mieux qu'eux ou aussi bon en réserve, si Ecouen vaut Amadou, si, comme on l'assure, Sans le Sou est meilleur qu'Isard II, elles seront formidablement armées pour les épreuves classiques.

Mais elles y trouveront pourtant une forte concurrence. Il faudra compter avec quelques révélations toutes récentes. J'ai dit, la semaine dernière, l'impression si favorable qu'avaient produite les débutants du Prix Juigné. L'événement l'a confirmée et au-delà. Père Marquette et Brûleur, deux sujets qu'on avait particulièrement distingués, se sont montrés très supérieurs à ce qu'ils ont rencontré dans le Prix Hocquart. Entre eux et la très grande majorité des adversaires auxquels ils ont eu affaire, il y a une différence de classe. Sur ce point, le résultat a été décisif. Ce qui est moins certain, c'est la supériorité réelle de Père Marquette sur Brûleur. Père Marquette avait fini deuxième dans le Prix Juigné, entre El Tango et Vulcain VI. Brûleur n'était que quatrième.

Cette fois, Père Marquette n'a précédé Brûleur que d'une encolure, et la lutte a été vive. Pas plus entre eux qu'entre Amadou et Isard II, la question n'est définitivement tranchée. Brûleur a rétrogradé dans la descente. Descend-il mal ou a-t-il été victime d'un incident? C'est un point que je n'ai pas éclairci. Toujours est-il qu'entre les tournants, il était à l'extrême arrière-garde du peloton, isolé et comme en détresse. La situation semblait vraiment désespérée. C'est avec surprise qu'on l'a vu, à la hauteur du pavillon, arriver à une allure foudroyante. Père Marquette, à ce moment, venait de régler Gloster et Le Téméraire. Brûleur l'a rejoint dans un élan qu'on pouvait croire irrésistible; mais le fils de Maximum a résisté cependant avec une décision et une énergie qui dénotent le vrai bon cheval. Brûleur, sans son retard, aurait été un adversaire beaucoup plus terrible, c'est certain. Mais à voir la promptitude avec laquelle Père Marquette a répondu à l'attaque et sorti les ressources nécessaires, on peut croire qu'il en eût trouvé bien davantage s'il l'avait fallu. L'avenir seul nous dira quel est le meilleur. Je noterai seulement que Brûleur semble capable encore de grands progrès, plus peut-être que son adversaire. Il appartient d'ailleurs à une famille peu tardive.

Careless, qui a fini troisième et derrière Père Marquette et Brûleur, était inédit. C'est un compagnon d'écurie d'Isard II et de Sans le Sou. Il sera pour son propriétaire un point de comparaison précieux.

Stuart.

Poignée de nouvelles.

— L'Equipe qui remporta le second Prix de l'épreuve par quatre au concours hippique de Paris, était composée du Capitaine Cariou, de M. Henard-Dubreuil, du lieutenant Mottet et du prince Murat.

— L'écurie de course de Max Dearly est menacée. L'excellent acteur est en procès avec le Directeur des Variétés pour rupture de contrat et M. Samuel a l'intention de faire saisir les pur sang de son ex-pensionnaire.

La science de la santé [1]

PAR H. MIRVILLE, ancien instructeur du cadre fixe de Joinville

4) *Mouvements d'équilibre.*

La notion d'équilibre est très complexe; elle comprend des données musculaires, des données articulaires, des données sensorielles (vue, toucher) enfin des données fournies par les canaux semi-circulaires de l'oreille interne. Le principal centre de coordination paraît se trouver dans le cervelet.

Suivant toutes ces données, les ordres de contraction musculaire sont répartis de façon à rétablir l'équilibre mécanique du corps, c'est-à-dire à modifier l'attitude des parties du corps de telle sorte que la verticale passant par le centre de gravité tombe à l'intérieur de la base de sustentation.

L'équilibre statique. — Par exemple, dans la position debout, l'ensemble des actions musculaires est telle que le centre de gravité du corps se trouve au-dessus de la plante des pieds, environ. Si nous élevons la jambe droite, latéralement, le centre de gravité est déplacé vers la droite; pour que l'équilibre subsiste il faut que le corps se déplace légèrement à gauche; le centre de gravité est alors ramené sur une verticale passant par la base de sustentation, qui est réduite à un seul pied (voir figure de l'article 4).

Pour faire le mouvement « adroitement », c'est-à-dire sans déperdition de force, il faut le faire sans raideur, sans contraction inutile, avec souplesse.

L'équilibre dynamique. — Il est possible, aussi bien en physiologie qu'en pratique, de distinguer le sens des attitudes et le sens du déplacement. Tel gymnaste, habile à contracter ses muscles pour maintenir son corps dans une attitude difficile, serait incapable de rétablir son équilibre s'il lui fallait le modifier brusquement.

Or, pratiquement, cette deuxième forme du sens de l'équilibre est peut-être la plus utile; il nous faudra la cultiver.

1) *Attitudes d'équilibre.*

Tous les mouvements qui nécessitent une diminution de la base de sustentation sont dans une certaine mesure des exercices d'équilibre : Exemple :

1) Elévation sur la pointe des pieds, flexions des jambes.

2) Elévation d'une jambe.

3) Les fentes, etc...

Nous y joindrons l'étude de positions préparant à la boxe.

1) *Position du coup de pied bas.* (Voir chapitre 6).

2) Position du coup de pied chassé.

1) Position préparatoire, jambe fléchie (chap. 6).

2) — le coup porté (chapitre 6).

3) Position du coup de pied de flanc (Voir chapitre et fig. 3).

2) Changements lents d'attitude.

1) Passer de l'une à l'autre des positions précédentes.

2) Passer de la fente en avant, un bras élevé (fente Borghèse, à la fente en arrière bras étendus. (Ex. décrit au chap. 3).

3) Changements rapides d'attitude.

Mouvements précédents, rapides.

Tous les mouvements de boxe.

Sauts.

Jeux divers.

Le vertige est un trouble du sens de l'équilibre provenant, soit de troubles de la vue, soit d'un sentiment instinctif de peur, qui agit directement sur l'estomac par le nerf pneumogastrique et qui rend incapable de coordonner les efforts musculaires en vue de maintenir l'équilibre. Il peut être combattu dans la très grande majorité des cas.

1) Par la volonté.

2) A l'aide de moyens physiques, soutiens appuis, etc., et de moyens moraux, encouragement, excitation, émulation

3) Enfin par l'accoutumance à l'exercice ou au danger présumé, grâce à une sage progression, par exemple en élevant peu à peu l'obstacle à franchir.

Dans les régiments, avec un peu de persévérance, on amène facilement tous les hommes à passer le portique debout, mais il ne faut pas user de brutalité, c'est le plus mauvais moyen.

5) *Exercices de coordination.*

Nous en avons vu déjà un certain nombre. Exercices combinés, exercices dissymétriques, exercices d'équilibre.

Néanmoins, nous avons tenu à réserver ce nom à des exercices plus complexes, et surtout moins définis que la plupart des précédents.

Les combinaisons des mouvements à exécuter dans la vie sont pratiquement en nombre indéfini. Pour que nous soyions adroits, il faut que notre système nerveux puisse s'adapter facilement à toute combinaison nouvelle.

Au point de vue physiologique, nous devons rechercher l'affinement du sens musculaire, ce sens mystérieux et complexe qui semble avoir son siège principal dans les cellules sensitivo-motrices de la zone rolandique. (Sillon-frontal, antéro-supérieur).

Comme le sens de l'équilibre, il s'appuie sur les données sensibles des muscles, des articulations, des différents organes des sens et, en particulier, de la vue et du toucher.

Toutes ces sensations qui se produisent en même temps que l'effort musculaire permettent à la conscience d'établir une comparaison, un jugement, entre l'effort produit et le résultat obtenu. Si l'accord existe — le mouvement a été exécuté « adroitement », il n'y a qu'à le recommencer de même.

Si le mouvemement ne répond pas au but cherché, par exemple si, voulant porter un coup de poing à hauteur de poitrine vous avez atteint la ceinture, la comparaison mentale s'opère, les ordres moteurs sont rectifiés et le coup suivant sera relevé de la quantité voulue.

On voit toute la part d'activité vraiment « psychique » qui entre dans la culture de l'adresse.

Comme nous ne devons jamais perdre de vue le but pratique de nos exercices, nous ferons des exercices de coordination répondant aux exercices naturels qui sont :

La marche, la course, le saut, le lancer; nous signalons seulement ici les exercices de grimper, de défense personnelle que nous examinerons dans un prochain article.

Marche. — 1) Marche sur la pointe des pieds.

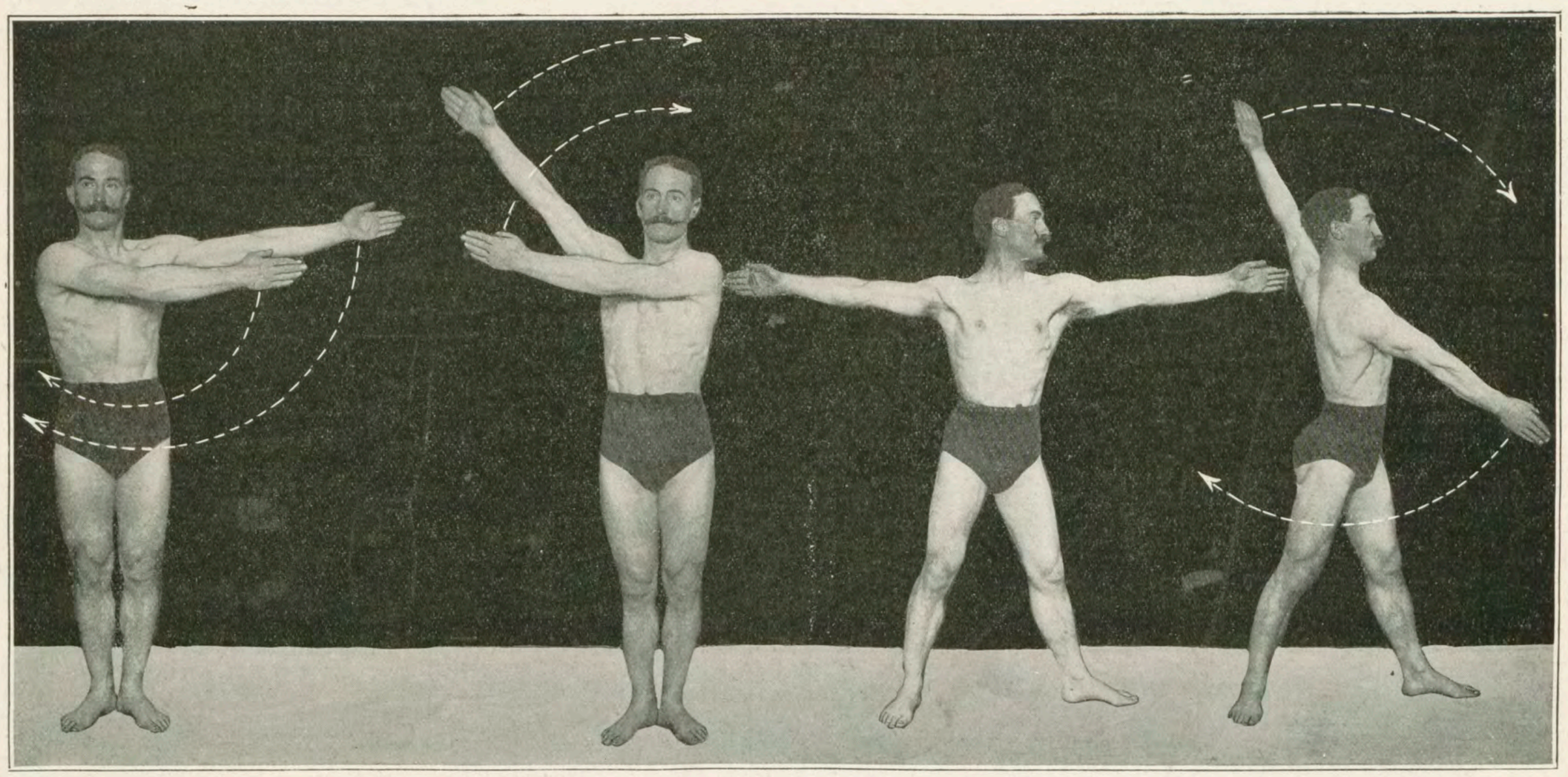
Nous avons déjà signalé cet exercice, excellent pour le développement des muscles extenseurs du pied (jumeaux-mollets).

2°) Progresser *en fente Borghèse.*

1) Exécuter la grande fente Borghèse, pied gauche en avant, bras droit élevé.

2) Porter le pied droit en avant, le bras gauche élevé. Continuer ainsi, *sans raideur*, en marquant la position finale, sans y insister. Eviter de cambrer les reins et conserver la ceinture rentrée. Conserver le talon arrière légèrement levé pour faciliter la progression en avant.

3) Marcher le dos fléchi (méthode Hébert).



CIRCUMDUCTION DES BRAS

De gauche à droite, fig. 1 : circumduction des bras devant le corps; position de départ, les bras vont passer en s'abaissant de gauche à droite. Fig. 2 : circumduction des bras devant le corps; position de passage, le mouvement va s'achever au-dessus de la tête, de droite à gauche. Fig. 3 : circumduction des bras opposés; position de départ. Fig. 4 : circumduction des bras opposés; position intermédiaire, le bras gauche revient en avant, le bras droit en arrière.

(Ces clichés sont dûs à l'obligeance de M. Flori, ex-adjudant à l'Ecole de Joinville, professeur au Collège Stanislas.)

(1) Voir les n°' 757 et suivants.

4) Marcher à quatre pattes (méthode Hébert), excellent exercice d'assouplissement qui fortifie en même temps les muscles du membre supérieur.

Course. — 1) Passer de la course ordinaire sur la plante des pieds à la course sur la pointe des pieds et succcessivement.

2) Course le dos fléchi. (Méthode Hébert). Tous les jeux de course développent évidemment la vitesse et la coordination.

Sauts. — Il en est de même des jeux de sauts qu'il faut pratiquer avec modération. Les enfants, par exemple ne doivent pas sauter indéfiniment à la corde. Il est préférable aussi de les faire sauter sur chaque pied alternativement.

Nous indiquons ici avant tout des exercices à exécuter chez soi. Aussi signalons-nous :

1) *Le saut de côté* qui peut être très utile pour éviter un choc, etc...

Bien entendu, nous le montrons ici sous la forme théorique. (Saut à gauche). (Fig. art. 5.)

Préparation : Pencher le corps à gauche, jambes demi-fléchies, et porter les bras à droite.

Exécution : Etendre les jambes et jeter les bras à gauche.

Chute : Se recevoir sur la plante des pieds avec un léger mouvement de bras de bas en haut et de gauche à droite.

2) *Saut en arrière.* — Dans ce saut, il est nécessaire de se pencher en avant pour prendre son élan, car on ne peut s'élancer sur les talons.

Préparation : Pencher légèrement le corps en avant comme pour le saut ordinaire.

Exécution : Etendre les jambes en penchant le corps et en jetant les bras en arrière.

Chute : Sur la pointe des pieds, en dérobant les jambes et en élevant les bras en avant.

3) Sauter en l'air en écartant les jambes. (Manuel Instruction publique).

4) Sauter en l'air en avançant une jambe et reculant l'autre. (Manuel Instruction publique).

Exercices de lancer. Jonglerie. — Ces exercices sont très précieux pour assurer la coordination gracieuse ou énergique de tous les muscles du corps, en même temps que le coup d'œil.

Les jeux de balle sont précieux pour les enfants et même pour les grandes personnes, quand ils s'accompagnent de quelques déplacements.

Le lancement des boules aussi.

Le lancement du boulet et du disque rentrent dans les exercices athlétiques.

Premiers exercices de jonglerie. — 1) Faire passer une balle de la main droite dans la main gauche et inversement (fig. dernier article).

2) Lancer une balle en l'air d'une main, la rattraper de l'autre.

Equilibre. — Porter sur la tête en équilibre différents fardeaux : 1°) Une corbeille. 2°) Un poids un peu plus lourd.

1) *Le tenir légèrement* à deux mains et à une main. 2) Marcher. 3) Courir.

6) *Exercices rythmés.*

Le rythme est un excellent moyen d'éducation. Le sens du rythme est essentiel en éducation physique.

Nous avons montré toute son importance dans la respiration. Il faut savoir varier la cadence, le rythme de tous ses mouvements à volonté.

Marche rythmée. — *a*) Marcher en accentuant chaque deuxième pas.

b) Marcher en accentuant chaque troisième pas.

c) — — — quatrième pas.

Marche et exercice de bras rythmés. — 1) Marcher en exécutant les mouvements d'élévation, d'écartement des bras sur chaque pas, puis un mouvement sur chaque deux pas, etc...

2) Ces exercices conduisent peu à peu à la danse, par toute une progression spéciale.

7) *Exercices de vitesse.*

Tous les exercices de marche, de course, de saut, de lancer deviennent peu à peu des exercices de vitesse une fois la coordination des mouvements bien acquise. Les exercices de boxe, de lutte, de jiu-jitsu que nous verrons dans le prochain article également.

Un principe absolu : ne cherchez pas la vitesse, avant d'être bien en possession de votre mouvement, car le secret de la vitesse c'est la bonne « conception » des mouvements et la parfaite « coordination » des muscles. Nous reverrons quelques-uns de ces exercices dans l'article suivant.

Conception. — Ceci nous amène à dire un dernier mot sur la conception des mouvements. C'est le lien par lequel l'exercice physique touche à l'exercice intellectuel. La culture de l'adresse tend à faciliter la représentation nette des images du mouvement dans la conscience, qui décide de l'exécution du mouvement par un acte de volonté. (Une volition, disent les philosophes): C'est cet « effort volonsaire » qui est la base de tout perfectionnement phytique durable. C'est lui qui permet l'organisation normale des centres sensitivo-moteur du cerveau, puis des centres neuro-musculaires de la moelle, lesquels viendront soulager le cerveau d'une grande partie de son travail et rendront les mouvements automatiques, ou mieux « subconscients ».

L'adresse sera alors définitivement acquise. Le cerveau, la conscience n'interviendront que pour contrôler, pour rectifier au besoin l'exécution des mouvements Tous les exercices de jeux, de lutte où l'initiative domine, où deux volontés sont opposées à l'improviste sont des exercices éminemment aptes à développer ce pouvoir de conception qui est préparé par tous les exercices que nous avons préconisés dans cet article, dont nos lecteurs excuseront l'insuffisance, à cause de la complexité du sujet.

CHAPITRE VI

Comment acquérir la vigueur, l'énergie, le sang-froid.

Les exercices utilitaires, la méthode naturelle. La force musculaire.
Le grimper. — Exercices d'appui, Rétablissement et franchissement.
Lever et transport de poids.
Défense personnelle — Course, Boxe française, Boxe anglaise, Lutte, Jiu-jitsu.
La natation.

Nos précédents articles ont indiqué aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, les exercices propres à assurer la santé, la résistance des organes, la souplesse des articulations, l'adresse générale.

Sauf quelques exercices de résistance, tous les exercices indiqués sont accessibles, progressivement aux personnes bien portantes.

Nous avons maintenant à aborder des exercices, destinés à augmenter la vigueur musculaire, et à permettre soit de se tirer soi-même d'un mauvais pas, soit d'assurer sa défense personnelle, soit de porter secours à ses semblables.

D'une façon générale, ces exercices sont réservés aux personnes vigoureuses. Les plus élémentaires, destinés à tous, seront précédés d'un astérisque.

L'ensemble rentre dans la catégorie des exercices utilitaires ; nous les considérons à ce seul point de vue, et non au point de vue du sport, bien que chacun d'eux soit susceptible d'être cultivé pour lui-même, et comme sport.

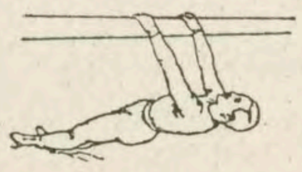
Nous classerons ces exercices utilitaires en :

1) Exercices de grimper.
2) Lever et transport de poids lourds.
3) Défense rapprochée : coups de pied et coups de poing : Boxe.
4) Défense au corps-à-corps : Lutte et jiu-jitsu.
5) Natation.

Il est superflu de faire remarquer à tous ceux qui ont suivi le dernier Congrès d'Education physique, l'analogie entre ces catégories d'exercices, et ceux préconisés par le capitaine Hébert dans sa méthode naturelle. D'ailleurs, la plupart de ces exercices se trouvent dans les manuels de l'Instruction publique, de la Guerre. Nous les avons seulement simplifiés et codifiés en vue de résultats rapides et pratiques.

Tous ces exercices nécessitent une certaine vigueur du membre supérieur. C'est cette vigueur qu'on appelle vulgairement la force. N'est fort pour le public que l'homme susceptible d'accomplir quelque prouesse aux agrès de gymnastique, avec un poids lourd, à la lutte, etc.

Au point de vue extérieur, cette force doit se traduire par des muscles apparents des bras, des épaules, du tronc. Cette conception n'est pas absolument fausse, à la condition de bien savoir qu'il faut joindre à cette force musculaire la résistance des organes internes, cœur et poumons, et l'adresse, qui seule « permet l'utilisation économique et judicieuse de la force ». Ce sont-là les principes que nous désirons avant tout imprimer dans l'esprit de nos lecteurs.



Suspension inclinée.
Fig. 5. Bras allongés.

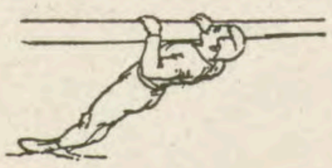


Fig. 6. Bras fléchis.

EXERCICES DE GRIMPER

Nous rassemblons sous ce titre général tous les exercices destinés à amener le sujet à transporter son propre corps à la force des bras, à se rétablir, à franchir un obstacle.

La plupart de ces exercices comprennent deux temps. Dans le premier, le corps est élevé par la force des fléchisseurs des bras, des muscles supérieurs du tronc (pectoraux, dorsaux, trapèzes) à hauteur de l'obstacle.

Au deuxième temps, ce sont surtout les extenseurs et les abaisseurs des bras qui ont à travailler pour continuer à élever le corps (rétablissement), saut d'un obstacle, etc.).

Voici une série d'exercices faciles et profitables.

* *Exercices d'appui.* — 1) *Appui facial.* D'abord, bras tendus, puis bras fléchis.

Cette position peut être prise contre le rebord d'un lit (mains à hauteur d'épaule) d'une chaise, bien fixée par devant, (mains à hauteur de poitrine). L'on descendra au fur et à mesure, les mains à hauteur de ceinture : sur une chaise par exemple.

On arrivera enfin à l'appui facial à terre, bras étendus et bras fléchis.

Plus tard, on s'habituera à prendre cette position de plus en plus vite et, pour ainsi dire, à la volée. C'est un des exercices de « jiu-jitsu » très bien utilisé par le capitaine Hébert dans sa méthode.

*2) La marche à quatre pattes est excellente même dans ce sens.

* *Exercices de suspension.* — *Suspension inclinée,* bras fléchis.

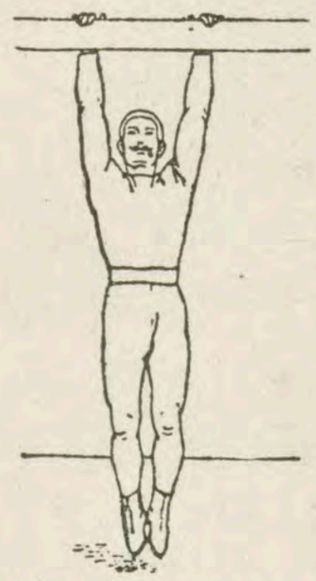
Cet exercice doit, comme le précédent, être exécuté à des hauteurs de moins en moins grandes. De la sorte, le travail des bras est de plus en plus intense. Il est un peu moins facile à réaliser que les mouvements d'appui. On peut le faire à 2 tables voisines, à 2 fauteuils voisins, à 2 meubles voisins.

Inutile d'insister sur la nécessité de bien fixer ces meubles pour éviter les chutes.

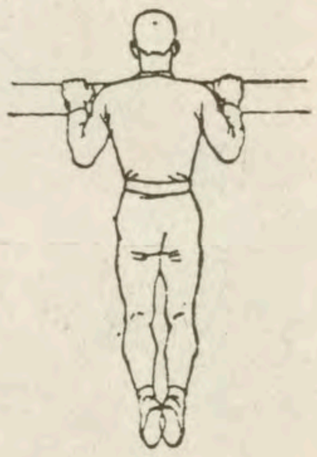
On passera deux ou trois fois de la suspension bras allongés (fig. 5) à la suspension bras fléchis (fig. 6).

* *Suspension allongée.* — C'est le mouvement classique (fig. 7). Il peut être réalisé soit à des agrès quelconques de suspension (barre, anneaux, trapèze, corde ou èchelle, espalier, etc.), soit à un rebord assez élevé et permettant une prise des mains.

On passera également une fois d'abord, puis deux ou trois, à la suspension bras fléchis (fig. 8).



Suspension allongée.
Fig. 7. Bras allongés.



Suspension allongée.
Fig. 8. Bras fléchis.

Remarques générales. — 1) Dans tous ces exercices, avoir soin de placer les mains à un écartement un peu plus grand que celui des épaules, afin d'éviter de trop faire travailler les muscles pectoraux et pas suffisamment les muscles dorsaux.

2) Eviter tout mouvement du corps inutile. Les bras seuls doivent être fléchis, les autres parties du corps restant dans la position relative qu'ils ont en « station debout ».

Exercices de grimper proprement dits :

Tous ces exercices demandent à être pratiqués à des agrès, très simples d'ailleurs.

*1) Monter à l'échelle inclinée avec les jambes et les bras. Echelle à double corde.

*2) Monter à l'échelle droite avec les jambes et les bras.

*3) Descendre de ces agrès à la force des bras.

4) Monter à la double corde avec les bras et les jambes, descendre avec les bras seulement. En grimpant, ne pas regarder en l'air, ramasser le corps complètement, la tête légèrement en avant.

5) Monter et descendre à la force des bras aux échelles, aux deux cordes, puis à une seule corde. En grimpant, pousser en l'air l'épaule avec le bras, rentrer un peu la tête dans les épaules ; surtout, ne pas se rejeter en arrière et ne pas secouer les jambes.

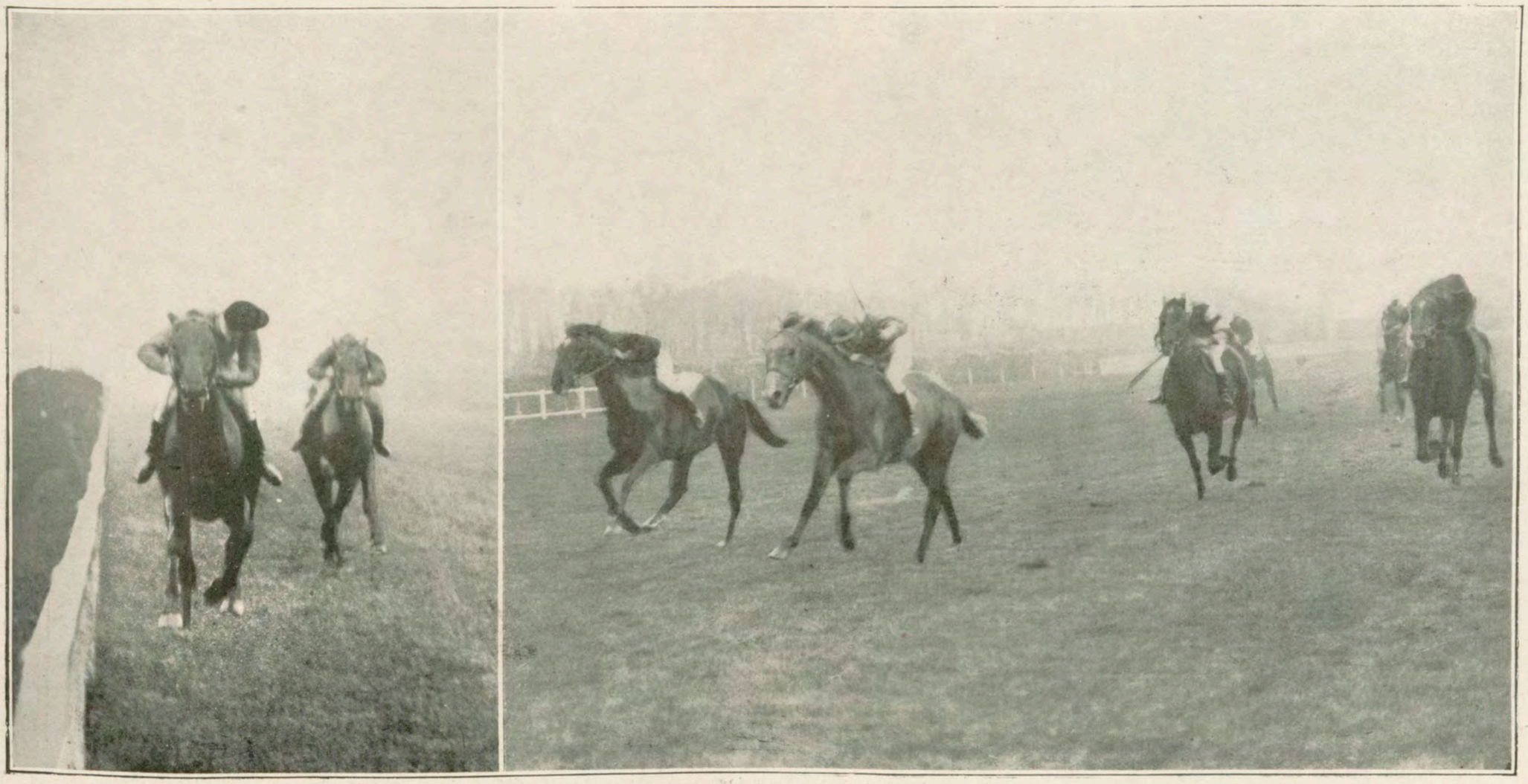
Remarques. — 1) Exécuter ces exercices en suivant la progression indiquée.

2) Bien s'arrêter dès que la fatigue se fait sentir, en *montant*, afin de descendre correctement.

3) Augmenter chaque jour la hauteur d'un mètre environ, jusqu'à 5 ou 6 mètres.

(A suivre.) H. MIRVILLE.

DU TREMBLAY A LONGCHAMP



Saint-Ange III. Wagram II.

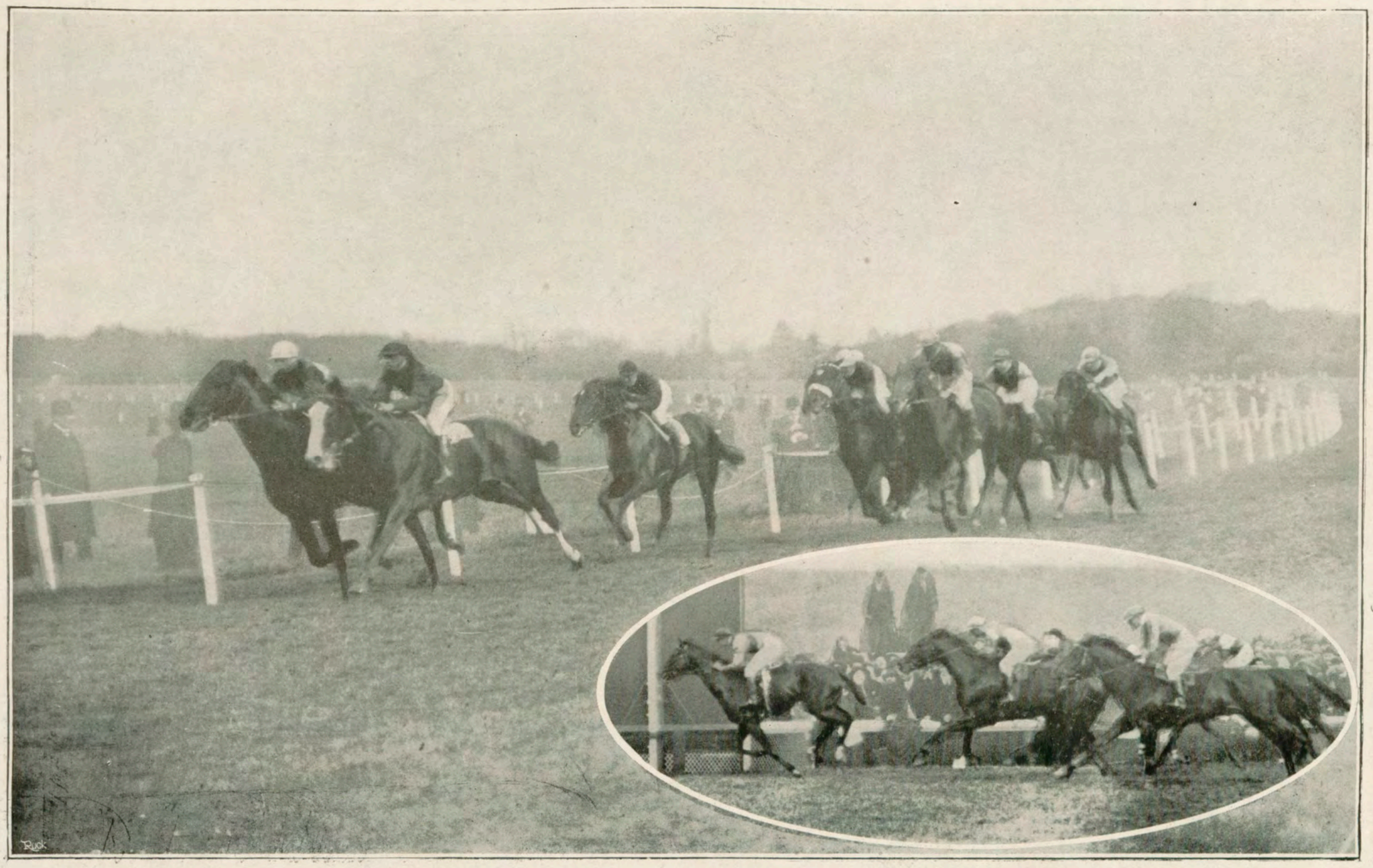
L'ARRIVÉE DU PRIX EDGARD GILLOIS

Dans le prix Edgard Gillois, le 16 avril, au Tremblay, Saint Ange III battait Wagram II, de trois longueurs.

Amadou. Isard. Shannon. Maki.

L'ARRIVÉE DU PRIX BOIARD (50.000 francs). — Maisons-Laffitte, 18 avril.

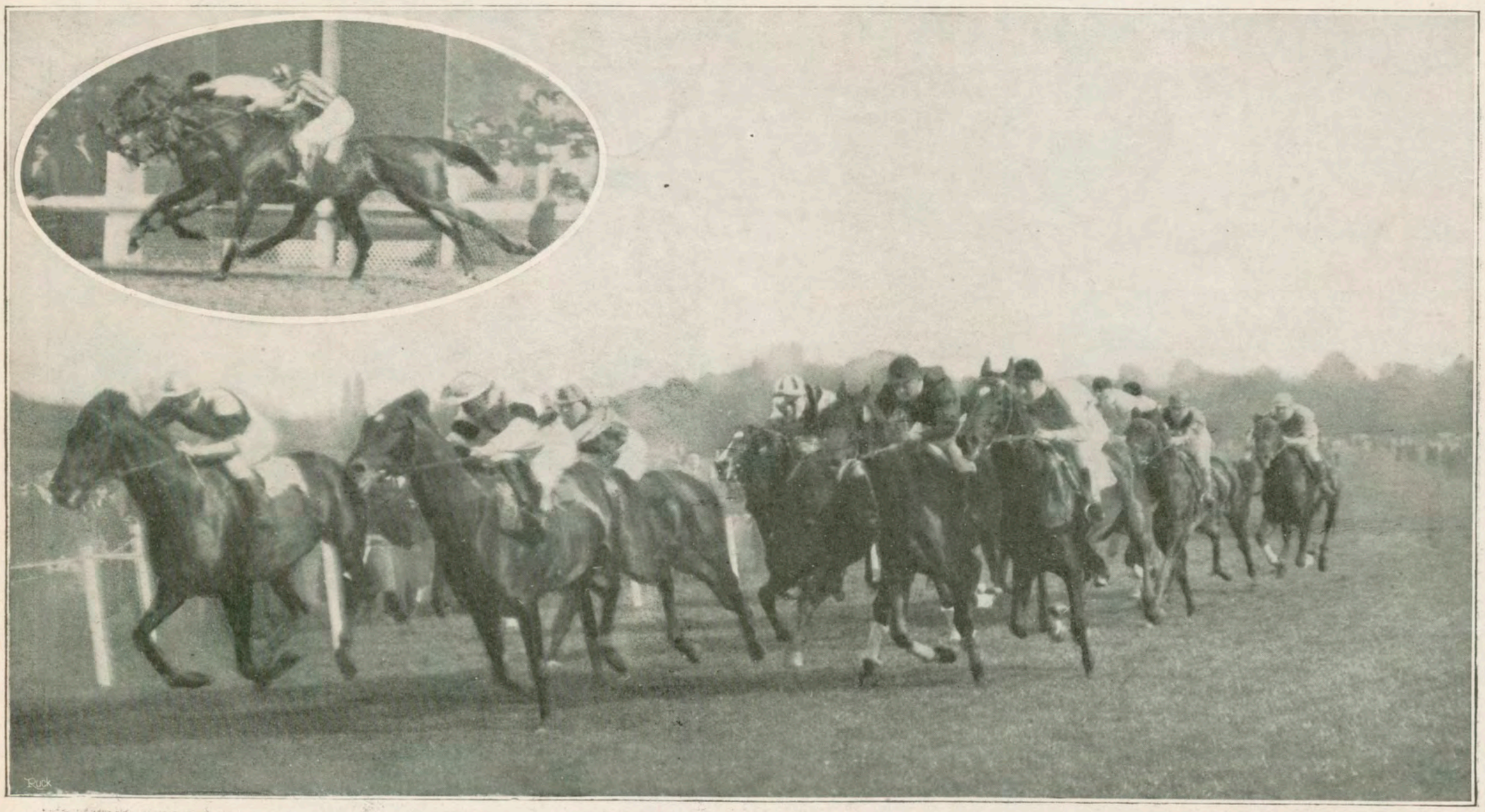
Sarrasin, Malappris, Shannon, Lynx Eyed ont été d'abord en tête. Aux tribunes, Isard II venait avec eux pour se détacher bientôt. Amadou finissait second à une tête d'Isard II.



LE PRIX DE LUTÈCE (12.000 francs). — Longchamp, 20 avril. — La sortie du tournant de Boulogne.

Ma Love a fait le train, suivi par Charing Cross III. Au pavillon, Rasoir, Kellermann et Carandor, qui trouvait un jour à la corde, rejoignaient les lea lers. Carandor passait le poteau avec trois quarts de longueur d'avance sur Rasoir. Kellerman finissait troisième. En médaillon : l'arrivée.

LE PRIX HOCQUART



Reindeer Gloster Brûleur Chippewa Runingue Père Marquette Careless

LE PRIX HOCQUART (2.400 mètres, 30.000 francs). — Longchamp, 20 avril. — L'entrée de la ligne droite.
Chambly, Reindeer, Le Bavard et Gloster ont d'abord mené. A l'entrée de la ligne droite, Le Téméraire et Père Marquette entamaient une lutte ardente, Brûleur survenait en dehors et paraissait gagner, mais Père Marquette gardait une encolure d'avance. Careless, à quatre longueurs, était 3e. En médaillon : l'arrivée.

LE SANTOS-DESPUJOLS CHAMPEL RECORDMAN

(Photo Manuel.)

LE CANOT LE PLUS RAPIDE DU MONDE
Le Santos-Despujols (coque et moteur Despujols), fut le grand triomphateur du meeting de Monaco. Après son admirable victoire dans la Coupe des Nations, il s'attribua la première place dans la Coupe du Prince de Monaco. (Magnéto et bougies Bosch.)

CHAMPEL AU DÉPART
Le brillant pilote Champel, sur son biplan, muni d'un 100-chx Anzani, 10 cylindres, a battu, à Cercottes, le 15 avril, les records du monde de temps, vitesse, distance et durée, avec quatre passagers, couvrant 250 kilomètres en 3 h. 1 m. (ancien record : distance, 25 kil. 740 ; durée, 1 h. 18 m.).

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air.* — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.